Genelkurmay Başkanlığı IX. Şube

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA KIZIL DONANMA

Yazan
Büyük Amiral
I. S. İsakov

Çeviren
Deniz Kurmay Binbaşı
N. Tiryaki





1948

İçindekiler

Haritalar

I. Bölüm

Genel durum ve deniz harbinin mahiyeti

Alman plânlarının gelişmesi

1941 yazında Almanya U. S. S. R. ye harp açtığı zaman Alman stratejistleri Moskova ve Kafkaslara kadar uzanmadan Rus silâhlı kuvvetlerini Belorussia ve Ukranya'da çabucak bozguna uğratmak hedefini güdüyorlardı. Nazi hesaplarına göre büyük Alman zaferi neticesi olarak Kafkaslar ve Moskova tabiatile düşecekti.

Siyaset ve stratejide en kaba hatalarının temel sebebi olan Teuton' lara has idrak ve nefse itimatları ve Rus halkının yurtseverliğile Sovyet hükûmetinin kudretini anlamaktaki tabiî istidatsızlıklarile Almanların gözleri görmez bir hale gelmiş olmasına rağmen Alman komutanlığı plânlanan zaferlerin Polonya, Norveç, Belçika ve Fransadaki sarhoş edici başarılarından daha pahalıya mal olabileceğini takdir etmişti.

Bu ciheti gözönünde tutarak plânlarının başarılı bir surette tatbikını sağlama hususunda iki faktöre bel bağladılar. Taarruzun âni olması ve taarruzun ağırlığı. Bunlara en modern silâh ve teçhizatları da dahil bütün çarpışma vasıtalarını katacaklardı.

Birinci şart olan ânilik, U. S. S. R. ile yapılmış ve bir gün evvele kadar mer'iyet mevkiinde bulunan siyasî ve ekonomik muahede ve anlaşmalar perdesi altında yapılan haince bir taarruz ile elde edildi. Nazilerin gizlice hudutlarımızda topladıkları iki senelik asrî harp tecrübesine sahip muazzam kuvvetleri bu darbeyi kolaylaştırmıştır.

İkinci şart olan topyekûn gayret batıdaki Alman kuvvetlerini mümkün olduğu kadar azaltmak ve bütün diğer cephelerdeki taarruz harekâtını kesmek suretile sağlandı. Kuzey Afrikada yapılan harekât ki; ölçü itibarile mahdut idiler aynı şekilde mahdut denizaltı ve hava kuvvetlerile yürütülen İngiliz adalarının ablukası bu taarruz harekâtının durdurulması hususunda birer istisna idiler.

Stalinin söylediği gibi: "Hitler ordusu Avrupada hemen de iki sene büyük ölçüde askerî harekât idaresi tecrübesi kazanmış olarak ve harp sevk ve idaresinin en modern vasıtalarını kullanarak Sovyet birliğine karşı harbe girmişti„. [1]

U. S. S. R. ye karşı girişilen harbin ilk safhasında Alman deniz ve hava kuvvetleri, zırhlı ve motorlu istilâ kuvvetlerinin ilk dardeyi vurma-

[1] Stalinin harp söylevleri sahife 57.

....

sına yardım ettiler. Onların kendi başlarına bir stratejik plânları mevcut bulunmuyordu. Bu itibarla kutuptaki Murmans'tan Tuna ağzına kadar uzanan ve uzunluk bakımından bir eşi daha bulunmıyan bir cephede cereyan eden büyük muharebelerin ve ilk darbenin asıl yükü doğrudan doğruya kahraman Kızılordu üzerine çöktü.

Buzdenizinde, Baltık'da ve Karadeniz'deki düşman darbeleri karada cereyan eden Wehrmacht harekâtile aynı zamana ras amakta olup onun aynı olan "Blitz„ karakterini haizdiler. Bunlar âni darbelerdi. Almanlar bunları hazırlarken, görünüşe göre, yalnız zayiat verdirmeği değil aynı zamanda bir manevî tesir elde ederek halkımızı dehşete düşürmek ve mukavemet arzularını felce uğratmak hususlarını da hesaba katarak yeni taktik ve silâhlar ortaya koymuşlardı. Alman müstevliler bütün bunlardan gayrı olarak Stalinin söylediği gibi: "Alman ordu ve donanmasının ilk darbede ordu ve donanmamıza üstün gelerek onu dağıtacağına inanmışlar, Kızılordu ve Kızıl donanmanın zayıflığına bel bağlamışlardı„. [1]

1941 senesi 22 - Haziran günü fecirden evvel ve daha radyo istasyonları Luftwaffe'nin Orsha, Moghilev ve Smolensk'in sulhsever halkına caniyane hücumunu rapor etmeden, Svastika işaretini taşıyan uçak teşkilleri Murmansk, Kronştad, Odesa ve Sivastopol liman ve mersaları üzerinde görünmüşlerdi. Bunların bir kısmı gemileri, kıyı tesislerini ve iskân yerlerini bombalamış, bu sırada diğerleri hücumdan kurtulabilecek Sovyet gemilerini tecrit etmek için ana geçitlere mıknatisî maynlar dökmüşlerdi. Aynı ande muhtelif Sovyet karakol gemilerinden priskoplar görüldüğünü ve "Meçhul denizaltılar„ tarafından teşebbüs olunan torpito hücumlarını bildiren raporlar alınmıştı. Bu meçhul denizaltıların hüviyeti gayet iyi biliniyordu. Donanmamıza ve üslerimize karşı yapılan ve Finlandiya ve Romanya tarafından Alman efendileri emrine verilen deniz üslerinden ve hava meydanlarından yöneltilen "Blitz„ bu şekilde başladı.

Fakat Almanlar hesaplarında fena halde yanılmışlardı.

Mutaassıp ve kudretli bir düşmana karşı girişilen üç senelik öldürücü bir mücadele bilhassa bahriyeden elbetteki bir takım kurbanları icabettirecekti. Ancak vatan harbinin ilk gününde cereyan eden olaylara bakarak bu ilk "felce uğratıcı„ darbelerin donanmamız ve üslerimiz üzerindeki tesirinin nekadar ehemmiyetsiz olduğunu görebiliriz. Halbuki düşman âni taarruzun bütün rüçhanlarından faydalanmış bulunuyordu.

O gün Sivastopol'da mayına çarpmış olan bir römorkör kaybedildi ve şehirdeki birkaç mesken bombalandı. Tecrit edilmiş olmaktan çok uzak olan Karadeniz donanması ilk harp hareketi için denize çıktı.

Finland körfezinde harbin ikinci günü, bir harp hareketi için görev almış bir Sovyet harp gemisi mayına çarptı. Fakat Leningrat gemi inşacıları tarafından rekor sayılacak bir zamanda tekrar hizmete hazır duruma getirildi.

[1] İbid sahife 15.

Herhangi bir şekilde kayıplara uğramıyan kuzey donanması kuvvetlerini yaymış bulunduğu için plâna göre harekâta başladı.

Taarruza uğradığı zaman barış eğitiminde bulunan donanmamıza yöneltilen hücum şiddetli ve âni olmasına rağmen birkaç Junkers 88 ve bir denizaltı kaybeden düşman için bu ilk neticelerin ıstırap verici bir sürpriz teşkil etmiş olması icabeder.

Bunlar ve müteakıp düşman harekâtı Alman komutanlığının deniz kuvvetlerine bizim donanmamızı bütün Sovyet sularında abluka etmesini ve sonra da ordu karadan üssü alırken havadan bu gibi birlikleri imha etmeği emretmiş olduğunu göstermişti. Yalnız abluka bakımından bu işin iki maksadı istihdaf etmiş olması icabediyordu:

1 — Murmansk, Leningrat, Nikolayıf ve Sivastopol'a doğru yürüyen Alman kara kuvvetlerinin deniz kanadının ilerlemesinin bir maniaya çatmamasını sağlamak ve,

2 — U. S. S. R. yi dünyanın geri kalan kısmından tecrit etmek ve bu suretle Birleşik Amerika ve İngiltereden yiyecek ve silâh getirilmemesine mâni olmak.

Fazla olarak ta daha sonraları bizim deniz üslerimizin ve hava meydanlarımızın zaptı düşmanın deniz ulaştırma yollarını emniyete alacaktı. Almanlar bütün zaferlerini evvelden plânlamış oldukları için bidayette bu gibi tâli işlere az ehemmiyet verdiler ve karadaki başarının ve bütün Sovyet deniz üslerinin zaptının bütün denizleri otomatik olarak Almanlaştıracağını ve bu suretle nakliyelerini konvoy etmek derdinden kendilerini kurtaracağını düşündüler.

Kızılordu Alman plânlarının tetbikı mümkün olmadığını ispat edince düşmanın vakit cetveli feci bir şekilde bozuk gitmeğe başladı. Ve bu onların nakliyat nı derhal tehlikeye soktu. Uzamış olan Alman münakale hatları, insan, silâh ve teçhizat bakımından uğradıkları büyük kayıplar Sovyet partizanlarının faaliyeti ve diğer âmiller Nazileri çok yüklü bulunan denizyolları üzerindeki zoru hafifletecek çare ve yol bulmağa mecbur etti.

Harbin ilk günlerinde Alman ticaret gemiciliği ilerlemekte olan ordularını çok az destekledi. Baltık'taki Alman tüccar gemileri U. S. S. R. ye taarruzdan evvel olduğu gibi Reich'a İsveçten demir filizi ve Finlandiyadan kereste ve selloloit yükleri taşımağa devam ettiler. Kuzeyde Almanlar kuvvetlerini denizden ikmale mecbur kaldılar, nakliyeleri bu iş için İskandinavyayı dolaşıyordu. Bunun sebebi cephenin bu kısmında demiryolu bulunmaması idi.

İlk "Blitz„ in akim kalması düşmanı Finlandiya ve Sovyet Baltık Cümhuriyetlerindeki ordularının ikmali için Okyanus gemilerini kullanmağa mecbur etti. Daha sonra güney Ukranya, Kırım ve kuzey Kafkastaki ordularına ikmal taşımak için de bu gemiler kullanıldı.

Böylece Almanların niyetlerinin tam zıddına ve hiç umulmadık bir şekilde kendi deniz ulaştırmalarını sağlama işi Alman donanmasının baş işi oldu. İşleri berbatlaştırmak için Sovyet denizcileri Alman nakliyelerini gittikçe artan sayıda batırmak üzere ablukaya karşı artan bir başarı ile çarpışmakta idiler. İşte Alman plânları bu şekilde gelişti ve bundan sonra da onlar denizyollarının selâmetine matuf tedbirleri şiddetlendirmeğe mecbur oldular - bu ise, artık istilâyı sağlamak için değil yağma ettiklerini taşımak ve kara üzerinde çekilmeğe muktedir olamıyan kuvvetlerini tahliye için lâzımgeldi.

Alman haberler bürosunun Stettin'den verdiği 21 - Ocak - 1944 tarihli aşağıdaki rapor bu durumu canlandırmak için faydalıdır:

"Nasyonal Sosyalist partisinin yabancı memleketler teşkilâtı deniz kolunun bir toplantısında Büyükamiral Doenitz Alman ticareti bahriyesi mümessillerile yaptığı konuşmada ticaret gemileri personelinden bahsetmiş, gayretlerini övmüş ve Alman bahriyesinin düşman gemilerine karşı harbe ilâveten ticaret gemilerini koruma hususuna ana işi nazarile baktığını belirtmiştir.„

Böylece 1944 te Alman donanması başkomutanı ticaret bahriyesi gemicilerine hitap ederken "istilâ„ , "zafer„ , "İngilterenin abluka ile teslime mecbur edilmesi„ ve saire gibi taarruzî hedeflerle ilgisi olan sözler söyleyememiş ancak donanmanın esas işinin kendi ticaret gemilerinin selâmetini sağlamak olduğu yolunda beyanatta bulunmuştur. Bu sözlerin ancak bir sene evvel, Ocak 1943 te topyekûn denizaltı harbinin başı tayin edilmiş olan aynı Doenitz tarafından söylenmiş olması mühimdi.

Almanların plânlarını tatbik usulleri

Alman deniz stratejistleri tarafından plânlarının tahakkuku için kullanılan usuller aşağıdaki hususiyetleri haiz bulunmaktadır :

1 — Sovyet birliğine karşı harpte temayül, çok kıymetli gemilerini her türlü tehlikeden korumaktır. Üç senelik harp içinde düşman Sovyet sularında bir kere bile muhripten büyük harp gemisi kullanmamıştır. Yapılan bütün çarpışmalarda Sovyet donanması ve hava kuvvetleri, muharebe gemileri bir tarafa bir kere bile bir Alman kruvazörünün siluetini görmemişlerdir. Bunun yegâne talihli istisnası Sovyet Birliği kahramanı Binbaşı Lunin'in denizaltı gemisi ile üssünden uzakta seyreden Tirpitz muharebe gemisi arasındaki buluşmadır ki; bu tabiatile Alman plânlarında dikkat nazarına alınmamış bulunuyordu. Bu büyük gemi tesirli bir şekilde torpillenerek hasara uğramış ve uzun tamirler sebebile hareketsiz kalmıştır.

Alman komutanlığının kıymetli gemilerini tehlikeden sakınmak temayülü bütün Sovyet üslerini karadan zaptetmek plânında takip olunmuştu. Bu hareket nazi hesaplarına göre Sovyet donanmasının âkıbetini tayin edecekti.

Bu sebepten Alman bahriyesi hiçbir zaman büyük ölçüde çıkarma harekâtı, deniz birliklerile deniz üslerinin veya Kızılordu kanatlarının bombardımanı veya buna benzer harekâta teşebbüs etmemiştir. Muhripler arasındaki münferit çarpışmalar müstesna Sovyet sularında büyük ölçüde deniz muharebeleri olmamıştır. Bu cihete Sovyet deniz topçuları çok üzülmüşlerdir.

2 — Daha harbin başından itibaren düşman harekâtının diğer bir veçhesi de deniz üstü gemilerini tehlikeye atmamak fakat denizdeki bütün esaslı meseleleri uçakların yardımile halletmek temayülü olmuştur.

Gemilerimize üslerinde ve denizde saldıran bombardıman uçakları (bilhassa Junkers 87 ve 88 ler), torpito uçakları (He-lll) ve yollarımızı, kanallarımızı, deniz harekât sahamızı ve liman sularını mıknatisî ve akustik maynlarla kapamak üzere mayn dökücü uçaklar (yine He-lll ler) işte Sovyet donanmasının esas muhasımları bunlardı. Almanlar sırasında uçaklarını denizde müteaddit ve çeşitli harekât için vâsi mikyasta kullanmışlardır. Ancak Alman komutanlığı bu işleri yürütürken bizim donanma uçaklarımızı devamlı olarak gözönünde bulundurmağa mecbur olmuştur. Uçaklarımız Sovyet donanmasını ve üslerini başarı ile korumuşlardı.

3 — Alman abluka plânının üçüncü bir veçhesi de harbin ilk gününden itibaren denizaltıların vâsi ölçüde kullanılması olmuştur. Almanlar Atlantik'de stratejilerini "topyekûn denizaltı harbine„ tahvile ve gayretlerini denizaltı inşaatı üzerine teksife mecbur olmadan evvel de Alman denizaltıları Murmansk, Beyaz deniz methali, Finland ve Riga körfezleri ağızlarını abluka etmişlerdi. Denizaltılarını Tuna yolu ile Karadenize de kaydırdıklarından Karadeniz limanlarımızı aynı şekilde abluka ettiler. Bu şekilde bekleme yerlerinde görev almış denizaltı gemileri Luftwaffe keşif unsurlarından ziyadesile yardım gördüler ve Sovyet denizaltı avcıları ve müttefiklerimiz tarafından büyük mikyasta organize edilmiş olan denizaltı dafia sistemi dolayısile uğradıkları azîm kayıplara ve başarılarında görülen şayanı dikkat tenezzüle rağmen bu faaliyetlerine devam ettiler.

4 — Almanlar hava kuvvetlerinin ve denizaltılarının eksiğini tamamlamak üzere deniz harbinde bundan evvel görülmemiş ölçü ve sayıda yardımcı ve Moskito tipi (hafif) vasıtalar kullandılar.

Muhripler, torpitobotlar, her tipten karakol gemileri, hücumbotları, avcıbotları ve en nihayet müteaddit maksatlı çıkarma vasıtaları (F tipi), makineli pontonlar (Siebel tipi) ve aynı zamanda her biri hususî bir iş için dizayn edilmiş diğer tip yardımcı vasıtalar düşman tarafından çeşitli harekâtta kullanıldı. Alman uçakları ciddî kayıpları dolayısile zaman zaman göklerden çekildikleri ve yorulmuş denizaltılar bazı zaman üslerinde kapalı kalmağa icbar edildikleri halde bu Moskito vasıtaların ve

diğer ufak gemilerin harekâtı gündüz ve bilhassa geceleri azalmadan devam etti. Bunlar büyük önemdeki harekâtta ekseriyetle "ana kuvveti„ teşkil ettiler. Finland körfezi ve Ladoga gölünün sayısız adaları ve döküntüleri bu mahiyetteki deniz çarpışmalarını kolaylaştırmakta idi. Düşmanın Azak denizi, Karadeniz ve hattâ Varanger fiyordundaki Moskito vesaiti de aynı derecede faal bulundular.

Silâhlar üzerine birkaç söz

Düşmanın denizdeki çarpışma üzerine olan düşünce ve usulleri hakkındaki bu muhtasar tasvir, silâhlarile ilgili birkaç söz söylenmedikçe eksik kalır. Almanlar büyük gemilerini Sovyet donanması karşısına çıkarmamağa karar vermiş oldukları için denizde topçunun kullanılması muhripler arasındaki dağınık çarpışmalara münhasır kaldı.

Denizaltıların ve hücumbotlarının ana silâhı olan torpito Alman donanması ve onun hava kolu tarafından vâsi mikyasta kullanıldı. Bizim nakliyelerimizden ve yardımcı gemilerimizden bazıları bu silâha kurban gitti veya hasara uğradı. Fakat esaslı hedeflerin denizaltı ve uçaksavar müdafaa teşkilâtının müessir şekilde organize edilmiş bulunması sayesinde tarafımızdan bir tek büyük harp gemisi bile kaybedilmedi. Aynı silâhları kullanmak suretile biz aynı zamanda düşman harp gemilerine ve bilhassa ticaret gemilerine ciddî kayıplar verdirdik. Buna rağmen torpito fevkalâde tekemmül ettirilerek düşmanın elinde tehlikeli bir silâh olmakta devam etti ve hem harp gemilerinin hem de ticaret gemilerinin torpitoya karşı savunmasında devamlı olarak yapılması zarurî düzeltmeler üzerine ciddiyetle çalışmayı icabettirdi.

Düşmanın torpitolarını binnisbe ufak değerdeki hedeflere karşı kullanma temayülü şayanı dikkatti. Römorkörler, yelkenliler gibi kâfi refakat olmadan seyreden gemilere hedef olarak kıymet verdiler. Bu temayül Almanyanın başarıları zeval bulmağa başladığı zamandan sonra kendini göstermişti. Bu meyanda Novorosiski muharebesi sırasında Myskhako açığında bulunan motorbotlara bir denizaltı tarafından atılan iki torpito hedefini bulamamış ve hafif meyilli kumsala nazikâne baştankara etmişti. 1943 te Kafkas kıyıları boyunca olan sahillerdeki ve Anapadaki kumsallara Almanlar ve İtalyanlar tarafından yeni bir dizaynde torpitolar yağdırıldı. Halbuki bu torpitolar fiyatları kendilerininkini pek az geçen motorlu teknelere hem de verimsiz olarak atılmakta idiler. Pahalı cepanenin böyle israfı düşmanın beyhude öfkesine ve denizyollarını karakol eden emniyete alınmış kruvazörlere, muhriplere ve gambotlara taarruz tehlikesini göze almaktan çekindiğine delil olarak kabul olunabilir. Bu aynı zamanda Nazilerin uzun sürmüş bir görevden sonra üslerine torpitoları harcanmamış dönmekten kaçındıklarını da gösterir. Üsse dönmüş bir denizaltı gemisinde torpitoların ademi mevcudiyeti ve-

seyir jurnalındaki hayalî kayıtların Alman gazetelerinde basılmış ve "kıtaat ile dolu Sovyet nakliyelerinin„ ve "büyük deniz birliklerinin„ [1] batırılmasından bahis hikâyelerin ortaya çıkmasına sebep olduğu anlaşılmaktadır.

Maamafih Rus sularında Nazilerin gözde silâhı mayn idi.

Alman bahriyelileri 1914 - 18 harbinde mayn harbi üzerine Ruslardan birçok şeyler öğrenmişler ve görünüşe göre bu dersler unutulmamıştı. İkinci dünya harbi çıkınca Almanlar ıslah edilmiş maynları bolca kullandılar ve bir dereceye kadar da başarı elde ettiler. Mayn düşmanını denizden ablaka eden bütün bahriyeler için daima gözde bir silâh olmuştu.

Bugünkü mayn harbi 1914 - 18 deki mayn harbinden yalnız ölçü - Kullanılan mayn sayısı - itibarile değil aynı zamanda taktik ve teknik hususlarda da ayrılır. Yeni usuller maynın taktik ve operatif kullanılış imkânlarını ziyadesile genişletmiştir.

Uçakların kullanılması bugüne kadar denizaltılar ve su üstü vasıtaları tarafından erişilemiyen bölgelerde de mayn harekâtını mümkün kılmıştır. İç suların ve hattâ geride çok içerlerdeki su yollarının dahi maynlanması düşünülebilmiştir. Bu Almanlar için bilhassa gece akınları yardımile mutat bir işti.

Almanlar hava kuvvetlerine ilâve olarak makineli çıkarma vasıtalarını, hücum ve karakol botlarını gece mayn harekâtında vâsi mikyasta kullanmışlardır. (Bunu 1915-16 da Riga körfezinde Rus donanmasından aldıkları dersten öğrenmiş olmaları mümkündür). Böylece havalar müsaade ettikçe Almanlar geceleri metodik bir şekilde üslerimizin önlerini maynla kirletmişlerdir. Bu gibi harekât (Finlandiya körfezine, Kronştad önlerine, Kerç boğazına, Azak denizine ve sair yerlere) tevcih olunmuştu. Düşmana bu vadide tamamile mukabele edilmiş olmakla beraber bu mayn dökme işleri donanmamızın güçlüklerini birkaç misli arttırdı ve bazı kayıplara sebep oldu. Mayn harbi bizim teçhizat ve insan mevcudumuz üzerine büyük bir zor tahmil etmişti. Zira maynlara karşı gece ve gündüz devamlı bir mücadele yürütmek lâzım olduğu gibi aynı zamanda bu maynları getiren deniz üstü ve hava mayn dökücülerile uğraşmak ta icabediyordu.

Bu işte mayn tarayıcılarının hissesine isabet eden yük bilhassa ağırdı. Bu vasıtalar yalnız mayn tehlikesile değil aynı zamanda düşmanın hücumbotu, uçak ve denizaltılarile de kahramanca mücadele ettiler ve her mevsimde havanın bütün sertliklerine metanetle tahammül ettiler.

[1] Bu bakımdan bir olay daha: «24 - Mayıs - 1944 te Almanların Kırımda ve Romanyaya doğru olan denizyollarındaki mağlûbiyetlerinden sonra bir Alman denizaltısı Kafkas kıyılarında Bombarsk iskelesi civarında balık avlayan bir balıkcı gemisine bir torpito salvosu atmış. Balıkçı gemisi hiç hasara uğramamış ve iki torpito kumsalda infilâk etmiştir.

Sovyet mayn tarayıcılarındaki personel yeni tip Alman maynlarının arzettiği teknik muammaları çözmeği çabucak öğrendiler ve Alman taktik usullerini hemen kavradılar. Sovyet bahriyesinin diğer branşları da mayn savunması işlerinde çok tecrübe sahibi oldular. Buna rağmen mayn tehlikesi kökünden izale edilmiş olmaktan çok uzak ve devamlı dikkat ve gayret sarfını icabettiren bir iş oldu ve harpten sonra da uzun bir zaman bu dikkat ve gayreti gerektirecektir.

Sıkı bir gözcülük tutulmak ve bütün mayn savunma şebekesi hazırlık derecesi ve teşkilâtı yüksek seviyede idame ettirilmek şartile Alman maynları bizim gemilerimizi felce uğratamadı ancak harekâtına engel oldu. Düşmanın anudane yapılan mayn ablukası, denizaltı ablukasının karşılandığından daha tesirsiz karşılanmadı. Diğer taraftan biz düşman sularında mayn dökme ameliyatını ondan başarılı olarak idare ettik. Denizde Sovyet maynlarına kurban giden Faşist gemi ve nakliyelerinin büyük sayısı bu hususu tebarüz ettirmektedir.

Deniz harbinin mahiyeti, Sovyet donanmasının rolü

Düşman hiçbir zaman hattâ kendi kara kuvvetleri çok ilerlemiş olduğu zamanlar bile bizim deniz savunmalarımızı yarmağa teşebbüs etmediği gibi deniz üslerimize denizden taarruza cür'et edemedi. Hava, denizaltı ve mayn harekâtile iktifa etti. Bu hal denizdeki harbin mahiyetini ehemmiyetli bir derecede tesbit etmiş bulundu.

Böylece sularımızdaki deniz harekâtı acayip bir şekil aldı. Muharebe kuvvetleri arasında klâsik muharebeler veya büyük ölçüde çarpışmalar olmadı. Evvelki harplerde bu gibi muharebeleri hayli uzun müddet nisbî bir faaliyetsizlik takibederdi. Bu harpteki deniz harekâtı şiddetli ve devamlı olmak üzere deniz yüzünde, deniz altında, havada ve kıyı boyunda yapılan bir ölüm-dirim mücadelesi şeklini aldı. Bu mücadele durma ve dinlenme olmadan kesilmemek üzere mevcut bütün vasıtalarla yürütüldü. Bu, Alman istilâcıyı her bulunduğu yerde mağlûp ve imha etmeği ıstihdaf eden bir mücadele diğer bir tâbirle deniz üzerinde yapılan bir "İmha harbi„ idi. Bu devâsa mücadele binlerce muharebe menkıbelerinden, günlük müsademelerden ve zaman zaman büyük vüs'atteki harekâttan müteşekk ldir. Burada büyük vüs'atte harekât olarak sayılabilen işler büyük deniz üslerinin (Odesa, Hangö, Tallin, Sivastopol) gibi müdafaası, (Kefe, Novorosiski. Kerç gibi) çıkarma harekâtı, büyük konvoyların refakati işi, düşman üslerinin kesif bombardımanı (Köstence ve Vardo), düşmanın Kırımdan kıtaatını tahliye işine müdahale ve saire gibi harekâıtır.

Bütün bunlar ve düşman denizyollarındaki sistemli mücadele ve sürüp giden denizaltı, hava ve mayn harbi ile aynı zamana tesadüf etmekte idi.

Sovyet bahriyesi harbin ilk gününden itibaren Kızılordununkine muadil bir şekilde kendini düşünmez bir kahramanlık göstermiş ve 7-Kasım-1941 de yüksek başkomutandan şu takdiri kazanmıştı: " Şimdi mükemmel bir ordu ve mükemmel bir donanmamız var. Bunlar memleketimizin istiklâl ve hürriyetini canlarını feda ederek müdafaa etmektedirler„ [1].

Bütün Sovyet sularında bahriyemiz tarafından yapılan en baş ve mühim iş Kızılordunun kıyılara kadar uzanan stratejik kanatlarını düşmanın çıkarma partilerine ve deniz harekâtına karşı korumak ve düşmanın kanatlarına ve gerilerine kendi darbelerini tevcih etmekti.

Geçmişe bir bakılırsa bu en büyük harpte bahriyelilerimiz, görevlerinde hiçbir zaman başarısızlığa uğramadıklarını ve işlerinin hakkından geldiklerini yerinde olarak söyliyebilirler.

Düşman ordumuzun kanatlarından herhangi birine denizden hücum etmemiştir. Halbuki bizim muhriplerimiz, gambotlarımız, karakol gemilerimiz Motovsk körfezi [2], Finlandiya körfezi, Ladoga gölü, Kırım, Azak denizi kıyılarında ve Stalingradda Alman, Fin ve Rumen kıyı bataryalarına, mukavemet yuvalarına, kıtaat topluluklarına imha edici bir yan ateşi açmışlardır.

Leningrad, Odesa, Sivastopol ve bilâhare Kerç yarımadasındaki kuşatılmış müdafilerin kanatları yalnız muhripler ve ufak gemiler tarafından değil destek gerektiği zaman kruvazörler ve hattâ en ağır muharebe gemilerimiz tarafından dahi korunmuştur.

Harbin ilk günlerinde, Almanlar başlangıçtaki başarılarını elde ettikleri zamanlar, düşman için kanatlarımızı dolaşmak lüzumu yok gibi görünüyordu. Fakat müteakıp vukuat, düşmanın kanatları Kızılordu deniz piyade grupunun demir mukavemetine çattığı zaman muhasımları bizim mevzilerimizi dolaşmak lüzumu karşısında bıraktı. Bütün harbin devamınca Leningradın deniz ciheti nüfuz edilmez olduğunu gösterdi. Bu sırada Kronştad düşman onu kuzey ve güneyden aşmış olmakla beraber ele geçmez olarak kaldı ve o tarihî gün gelince burasının topları Alman ve Finlerin Leningrat'ta mağlûbiyetine yardım etti. Almanlar bazı çıkarma hareketleri için Kerç, Maryampol ve diğer limanlarda kıt'alar topladılar. Fakat bizim deniz ve havadan zamanında müdahalemiz ile insan ve malzeme toplulukları dağıtıldı.

Sovyet donanmasının üslerini kahramanca korumasının kızılorduya büyük yardımı oldu. Tallin ve Hangöde, Krasnaya Gorka ve Odesa etrafında, Sivastopol, Kerç ve Novrosiski'de bizim deniz erlerimiz Kızılordu ile hem evlerini ve hayatî bölgeleri korudular ve hem de üstün düşman kuvvetlerini uzun bir müddet üzerlerine çekerek ve onları yıp-

[1] Stalinin harp söylevleri. Sahife 25.

[2] Petsamo cephesinde Kola nehri ağzı yanında.

ratarak böylece Alman taarruzunun ana istikametindeki akışını durdurdular.

Sivastopol müdafaasının görülmemiş şiddetinin sağ kanattaki Nazi taarruz harekâtını en aşağı iki ay geciktirmiş ve esas plânlara aykırı olarak Stalingrad ve Kafkas harekâtının kışa kadar sürmesine sebep olmuş bulunduğunu Almanların geç kalmış itirafları meydana koymuştur. Filhakika pek hovardaca olan Alman plânı yalnız bu sebep dolayısile akamete uğramış değildir ve Almanlar Sivastopolda da iki aydan çok fazla tutulmuşlardır. Bununla beraber bu mecburî itiraf durumu ziyadesile aydınlatıcıdır.

Düşman çıkarma harekâtına teşebbüs edememiş - iki istisnası vardır [1] her ikisi de Naziler için felâketle neticelenmiştir - ve Taman yarımadasına karadan Rostoftan dolaşmağı tercih ederek Kerç boğazını zorlamağa cür'et gösterememiş olmasına karşılık Sovyet Karadeniz donanması çok fazla amfibi harekât yapmış, denizden diversiyon, tâbiye ve operatif kuvvet çıkarmalarını sık sık başarı ile tekrarlamıştır. Bu hal düşman yan ve gerilerine devamlı bir tehdit teşkil etmiştir. Bu daimî tehdit dolayısile Almanlar top ve makinelitüfeklerle dolu ve mânilerle çevrili her çeşit tahkimat içine girmeğe ve büyük miktarda kıtaat ayırmağa mecbur olmuşlardır. Bu kabîl tahkimat Almanların işgal etmiş oldukları geniş sahada Motovsk körfezi, Varanger fiyordu (Petsamo cephesi), Finlandiya körfezi, Ladoga gölü ve Karadeniz kıyıları boyunca dağılmış bulunuyordu.

Bütün bunlar düşmanın kuzeyde Sovyet çıkarma partileri tarafından kanatları zorlandığı ve mukavemet yuvaları zapt ve tahrip olunduğu zaman aldığı derslerin neticesi idi. Bunlar Hangönün muzaffer müdafilerinin Adalar harekâtından ve Azak denizi kuvvetlerinin Tagarog, Maryampol kanat ihata manevralarından ve Kefe, Kerç, Novorosisk ve diğer müteaddit yerlerde yapılan büyük ölçüde harekâttan alınan acı derslerdi. Böylece donanmamızın yaptığı harekât düşmanı kıyıya bağlamış ve büyük insan kuvvetlerini felce uğratmıştı. Yoksa bu kuvvetler cephedeki muharebelere sokulmuş olacaklardı.

Bütün çıkarma harekâtında donanmaya daima mühim bir rol düşmüş ve Kızılordu tarafından ne zaman bu biçim büyük ölçüde bir hareket tertiplenmiş ise denizciler öncüyü teşkil etmişlerdir ki; bunların görevi bir köprübaşı kazanmak ve kumsalları elde tutmak oluyordu.

Bunlara ilâve olarak donanma kara harekâtı için azîm miktarda deniz eri vermiş ve bunlar ordu ile omuz omuza döğüşmüşlerdir. Bazıları Muhafız ünvanını ve Kızıl bayrak mükâfatını kazanmış olan deniz tabur, alay ve tuğayları yalnız kıyı boyu harekâtında değil hattâ Moskova ve Stalingrad muharebelerinde bile temayüz etmişlerdir.

[1] Her iki olay da 2 nci bölümde Baltık denizinde harp bahsinde hikâye edilmiştir.

Rus denizcileri karada ilk defa döğüşmüyorlardı. Rus deniz erleri 1854 Kırım harbinde Sivastopol ve Kamçatkadaki Petropavlosk müdafaalarında ve hattâ daha eski günlerde Amiral Ushakow'un Karfo, Napoli ve diğer üslere karşı yaptığı harekâtta düşmanlarına dehşet salmışlardır. Bu an'ane muhafaza edilmiş ve hattâ ilerletilmiştir. Bu ciheti Mareşal Josef Stalin 23 - Şubat 1942 tarihli günlük emrinde:

" Buzlu denizden Karadenize kadar uzanan muazzam cephenin bütün boyunca Kızılordu ve donanma personeli Alman faşist istilâcıları memleketimizden çıkarmak ve anavatanın şeref ve istiklâlini korumak için acı bir muharebe vermektedirler. „ [1] Şeklinde beyan etmiştir.

Kızılordunun kanatlarını korumak ve Sovyet kıyılarını ve deniz üslerini müdafaa etmek görevine ilâve olarak Kızıl donanma, düşmanın takviye ve stratejik ham madde ikmalini kesmek gibi tamamile deniz işi olan hizmetler peşinde de koşmuştur. Burada bahsi geçen stratejik ham maddeler Petsamodan nikel, Finlandiyadan kereste ve sellüloz, Nikolayef yolu ile Tuna ağzına manganez ve demir filizi idi. Bu son iş Almanlar Güney Ukranyadan çıkarılmadan evvel yapılmakta idi.

Bütün bu görev düşman üslerini ve nakliyelerini başlı başlarına, su üstü gemilerile birlikte veya çeşitli birleşik harekâtta dövmek suretile deniz uçakları ve denizaltılar tarafından sistemli olarak yapılmıştı.

Dünyada pek az denizaltı personeli Baltık'ta hüküm sürenler kadar karışık ve gayrı müsait şartlar altında iş görmek zorunda kalmışlardır. Güç seyir şartları, vâsi düşman mayn tarlaları, sayısız denizaltı ağları ve karakolları, düşmanın Finland körfezinin iki kıyısı ile adaları ve civarındaki hava üslerini elde tutması dolayısile denize tam hâkim olması, bütün bu âmiller Sovyet denizaltılarının harekâtını güçleştirmek üzere birleşmişlerdi.

Naziler birçok defalar bütün denizaltılarımızı imha etmiş olduklarını iddia etmişlerdi. Fakat denizaltılarımız daima yeni tanker ve transport batırarak mevcudiyetlerini haber vermişler ve Sovyet denizcisinin yılmaz çarpışma ve galip gelme azmini bir kere daha göstermişlerdir.

Düşman gemilerini batırmakta torpito uçaklarımız, denizaltılarla rekabete girmişlerdir. Bunlar Finlandiya körfezi üzerinden koridordan veya düşman toprakları, deniz üsleri ve hava meydanları üzerinden her yolda da 300 kilometre uçmağa mecbur idiler. Buna rağmen Baltık denizi uçakları mühim olmıyan kayıplara uğramakla beraber Baltık denizinin güney bölgelerindeki denizyolları boyunca başarı ile harekât yapmışlardır.

Maamafih Almanlara toptan olarak en büyük kayıpları verdiren kuzey donanmamızdır. Bu bölgede kara yollarının mefkudiyetinden faydalanarak bu donanma Alman seyrisefaini üzerinde ölüm saçan bir değer

[1] Stalinin Harp Söylevleri sahife 26.

kazanmış ve Alman Alp kıt'alarına takviye, yiyecek ve silâh götüren Nazi nakliyeleri ile Almanyaya nikel taşıyan şilepleri sistemli bir şekilde imha etmiştir.

Düşmanın en kısa ve kıyı boyu yolları üzerinde hafif gemilerimiz ve hücumbotlarımız batan Alman harp gemilerinin ve nakliyelerinin daima artan sayısını daha fazlalaştırmışlardır. Düşmanın kuvvetlerini Kırımdan tahliyesi sırasında bu kabîl kayıpları bilhassa ağır olmuştur.

***

Bu muhtasar hulâsa harbin şartları ve mahiyeti, Almanların deniz harekâtı bakımından kusurlu olan plânları ve bu plânları bütün Sovyet sularında tahakkuk ettirmek için tasarladıkları usuller hakkında bir fikir edinmeğe yarayacaktır.

Maamafih denizlerimiz yekdiğerinden fazla ayrılmış olup mevzii şartlar bakımından biribirine benzememekte idiler. Bu sebepten her birinde ayrı kuvvetler, o denize has üsler şebekesi, duruma göre yapılacak işler ve en son olarak ta kendi personeli vardı. Her sahnenin kendine has karakteri deniz harekâtı üzerine damgasını vurmuştu. Bu aynı sebepten dolayı her sahnedeki düşman kuvvetlerini terkip eden çüzüler de muhtelifti. Bütün bunlar her harp sahnesindeki harekâta ayrı bir karakter vermiş olup bu cihet sahnelerin müstekillen mütalea edilmelerini gerektirmekte idi. Harbin genel meseleleri, gerektiği ahvalde istidrat olarak incelenmiştir.

II. Bölüm

Baltık'da harp

Muhasamatın başlangıcındaki durum

Alman deniz Başkomutanlığı Baltık'da Sovyet donanmasına karşı harekâta başladığı zaman baskın unsurundan faydalanmakla beraber aynı zamanda birinci dünya harbindekine nazaran fevkalâde uygun olan durumundan da istifade etmişti. 1914 te Abo Aland adaları da dahil bütün Fin köprübaşı Rusların elinde idi. Bu itibarla o zaman Rus bahriyesi Finland körfezi kıyılarında Helsingfors, Reval (Tallinn) de iyi tahkimli üslere malik bulunuyordu ve Finland körfezi içine doğru büyük bir derinlikte topçu ve mayn savunması tertiplemeğe muktedirdi [1]. Buna ilâve olarak kanat mevkileri Abo - Alan adalarında ve Riga körfezindeki hafif kuvvetlerle tutulmakta idi. Bu şartlar altında Rusyanın baş şehri Petresburg'un savunması Fin körfezi methalinden başlamakta idi.

1941 yazında ise düşman toprakları arasında tecrit edilmiş durumda olan Hangö tek başına körfezin kuzey kıyılarında donanmamızın bir ileri karakolu olarak işe yaradı. Maamafih bu istinat noktası da o sıralarda savunma için gereği gibi teçhiz olunmamıştı. Yine o esnada körfezin güney kıyısında topçu iş beraberliği de yoktu. Zira Baltık cümhuriyetlerinin Sovyet birliğine katılmalarıdanberi bu memleketlerde Baltık donanması ve deniz hava kuvvetleri için yeni üs teşkilâtı kurmak ve tahkimat ve sair savunma işlerini tamamlamak için kâfi zaman bulunmamıştı.

Böylece harbin daha ilk gününden Almanlar bu bölgede bir kara parçasına hâkim olmakla kalmıyarak Fin limanlarına, deniz üslerine, hava meydanlarına, tarassut ve telsiz istasyonlarına sahip olmuşlar ve Abo - Aland adaları ile Botni körfezi de ellerine geçmişti. Böylece hem Leningrad ve Kronştat deniz ve havadan tehdide maruz kalmış ve hem de Riga körfezi içindeki ve Fin körfezi ağzındaki deniz üsleri şebekesi gerilerinden düşman istinat noktalarının tehdidine uğramıştı. Bu düşman mevzileri Makilot adasındaki düşman tahkimli noktası, Fin ana deniz üssü Helsingfors ve onun kalesi Sveaborg ile Aspe ve Kotka gibi tâli üsler ve daha birtakım diğer üslerdi. Kayalıklı adalardan ibaret tabiî mânilerle korunmuş ve kâfi derecede tahkim olunmuş bulunan

[1] Fin körfezi methalindeki ileri mevzilerden Porkaland - Nargen tûl dairesine (Helsinski,den Talinn'e olan Kuzey - Güney hattı az batısına) kadar.

bütün bu üsler Baltık donanmasının Tallinn üssü ile geri üs Kronştad arasındaki yegâne münakale yolunu tehdit ediyorlardı.

Güçlük bakımından bir eşi daha olmıyan böyle bir durum Baltık denizcilerini hain Nazi saldırganlığının daha ilk gününden itibaren iki cephede çarpışmağa mecbur etmişti. Finlandiya tarafsızlığını ve 12-Mart-940 ta Sovyetler Birliği ile yapılmış anlaşmada tasrih olunmuş sorumluğunu ihlâl ettiği zaman işler daha berbatlaştı. Bu anlaşmanın üçüncü maddesi şu ciheti tesbit ediyordu: "Her iki âkit karşılıklı olarak yekdiğerine karşı hasmane harekâttan ictinap edecekler ve âkit taraflardan birine müteveccih bir koalisyona girmiyecekler veya ittifak yapmıyacaklardır.

Fin hükûmeti Sovyet Birliğini sırtından bıçaklayarak Alman efendilerine Leningrada erişme imkânı vermek suretile âdi hiyanetinin en bariz örneğini göstermişti. Finler faşist efendilerine derhal ve kifayetli bir şekilde hizmete başladılar. Harbin iptidası ile Fin üslerinden harekât yapan Alman birlikleri faaliyete başlamışlardı. Bunun için lüzumlu tertibatın taarruzun arifesinde alınmış olması gerektiği gibi bu iş üzerine anlaşmanın da hayli evvel yapılmış olması icabediyordu.

Almanlar bittabi bu mühim rüçhandan azamî istifade için gayret ettiler. Fin harp sahnesinin mevziî şartlarına Fon Dergolç heyeti seferiye-inden [1] beri âşina olan Almanlar yalnız Fin ordu ve donanmasından değil Lappo ve Schutzkorps teşkilâtlarından da bol miktarda kılavuz ve müşavir buldular. Bu iki teşkilât Nazilere yardım hususunda birbirlerile yarışıyorlardı.

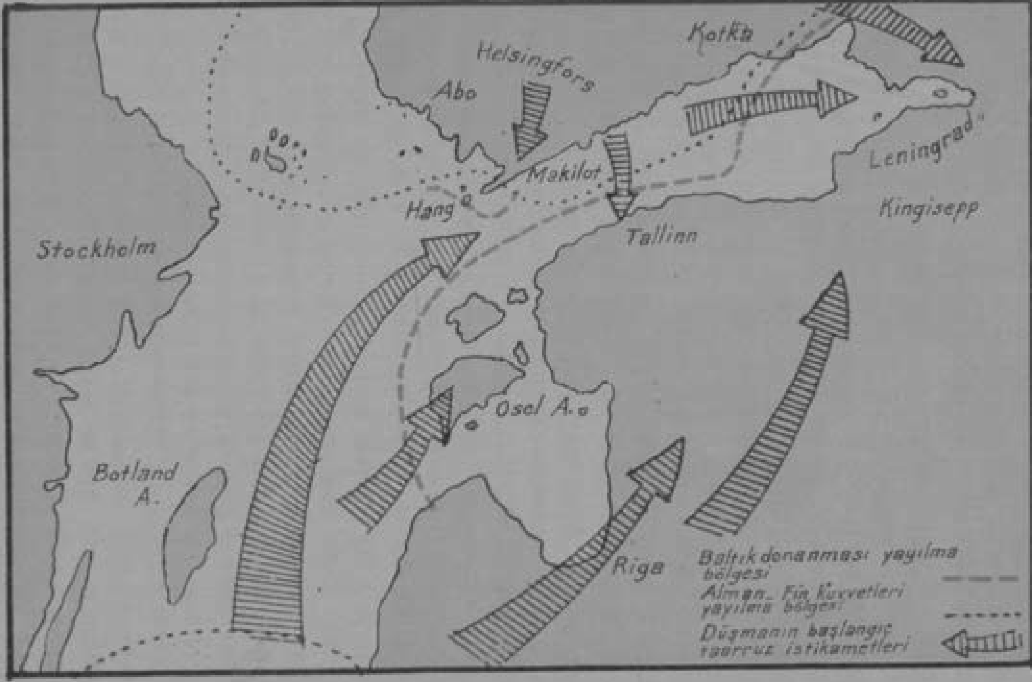
Baskın unsuru ve Baltık donanması gerisinde hazırlanmış üslere malik olmak gibi azîm üstünlük sağlayan faktörlere rağmen Alman deniz kuvvetleri Baltık Kızıl donanmasını zayıflatmak veya deniz harekâtile Wehrmacht'a yardım etmek gibi işlerde çok şey yapamamışlardır. Onların esas görevi olan, Baltık donanmasını Tallinn'de abluka ederek sonra imha etmek işi plândaki gibi yapılamamış ve sonra Sovyet donanmasının Kronştad ve Leningrad'da imhası olmak üzere esastan değiştirilmiştir.

Tirpiç plânı ve kuvvetler nisbeti

Baltık'daki şartların tam olarak kavranması için berraklaştırılması gereken diğer mühim bir mesele de deniz kuvvetleri nisbetidir.

Coğrafya unsuru Almanlara azîm rüçhanlar bahşetmekte ve onlara Leningradı abluka için kuvvetlerini yalnız Baltık kıyıları boyunca değil aynı zamanda Finlandiya kıyıları boyunca da toplama imkânı vermekte ve aynı zamanda Finlandiya körfezi içindeki bütün deniz ulşatırmamızı yandan vurma fırsatları kazandırmakta idi. Bunlardan maada Naziler daha

[1] Fon Der Golç komutasındaki Alman kıtaatı donanmaları tarafından korunarak 3-Nisan-1918 de Hangö'ye ve 10-Nisan-1918 de Loviisa'ya çıkarılmıştı.



22/ Haziran/1941 den evvelki yayılma şekli

Şekil_1

mühim bir rüçhana sahip bulunuyorlardı. Bütün donanmalarını Sovyet Birliğine karşı toplayabileceklerdi.

Almanlar daha birinci cihan harbi için hazırlanırlarken Kiel kanalını yapmışlardı. Bu kanal onlara Şimal denizine çıkmak için bir ikinci mahreç kazandırıyor ve donanmalarını Baltık'da veya Şimal denizinin güneydoğu köşesinde "Yaş köşede„ toplanmalarını mümkün kılıyordu.

İşte bu durum birinci dünya harbi arifesinde Amiral Tirpiç tarafından teklif olunan strateji projesinin vücut bulmasına sebep olmuştu. Bu proje batıda örtme kuvvetleri idame ederek donanmanın ana kuvvetini Baltığa tevcih etmek ve orada yalnız adedî üstünlük ile Rus donanmasını ezmek sonra doğuya kuvvet ayırmak derdinden âzade olarak bütün gayretleri İngiliz donanmasına [1] karşı muharebe için toplamaktı.

Bu plân her nekadar o zaman tatbik olunmamış ise de Alman deniz kuvvetleri büyük kısmı zaman zaman Baltık'da toplanmıştır. Bilhassa 1917 sonbaharında Riga körfezi muharebesinde olduğu gibi.

Bu tasarı ikinci dünya harbi şartlarında da aynı derecede mümkün bulunuyordu ve Almanlar bundan faydalandılar. Maamafih bu faydalanma başka maksatlarla oldu. Personeli yetiştirmek, Norveç fiyordlarında muvakkat olarak üslenmiş gemilerini tamir ve teçhiz etmek için bu şekil kullanıldı, ve Alman komutanlığı büyük gemilerini Danzig ve Königsberg'den daha doğuya götürerek tehlikeye sokmadı.

Harbin ilk günlerinde ve aynı suretle daha sonraları da Almanlar bütün kuvvetlerini Kızıl bayrak Baltık donanmasına karşı toplamağa muktedir oldular. Denizaltılar bir tarafa Bismark ve Gneisenau muharebe gemileri ile Deutschland sınıfı cep muharebe gemileri, kruvazörler ve muhripler bu kuvvete dahildirler. (Almanya Rusyaya taarruz ettiği tarihte Bismark Atlantik Okyanusu dibinde bulunuyordu - çeviren). Bu kuvvetlerin kısmen olarak kullanılması dahi (Almanların Graf Spee Blücher ağır kruvazörü ile Bismark ve Scharnhorst'u kaybettikleri de düşünülse) Alman komutanlığının muharip vasıtaların bütün sınıflarında adedî üstünlüğü sağlamasını mümkün kılacaktı. [2]

Böyle olmakla beraber 1941 Temmuzunda hücumbotlarımız ve uçaklarımız Riga körfezinde birkaç Alman muhribi batırdıktan ve Naziler

[1] Bunun Schlieffen ve Molteke plânının mukabili olduğuna dikkat olunmalıdır. O plân doğuda bir örtme kuvveti tutarak Fransayı mağlûp etmek ve sonra ana kuvvetlerle doğuya dönmekti. Her iki plâna da rakkasları yekdiğerinin mukabili olan iki rakkas hareketi nazariyle bakılabilir.

[2] O sıralarda cari şartlara göre bütün Alman donanmasının Şimal denizinden ayrılması hususunun imkân derecesi sorusuna müspet cevap verilebilir. Frisian adalarile Jutland üzerindeki hava meydanları Almanların elinde bulundukça Heligoland körfezinin denizden forse edilmesi pek az muhtemeldi. Bu cihet Almanlar tarafından da lâyıkile takdir edilmişti. Zira onlar Kiel, Wilhelmshafen, Ludwigshafen ve diğer Şimal denizini üslerinde yalnız denizaltılar ve yardımcı gemiler bırakmışlardı.

Özel adasına karşı yaptıkları bir çıkarma teşebbüsünde birkaç yardımcı kruvazör ve muhrip kaybettikten ve en nihayet te körfezde bulunan düşman harp gemilerine ve nakliyelerine karşı denizaltılarımızın ve uçaklarımızın başarılı bi kaç darbesinden sonra deniz kuvvetlerimizin yetişebildiği sahalarda Alman harp gemileri sayısı devamlı olarak azaldı. Bu çekilme uçak, denizaltı ve Moskito vasıtalardaki artış ile telâfi edilmişti.

Fin ve Alman kuvvetleri tarafından Hangöyü zaptetmek için yapılan akim kalmış müteaddit teşebbüsler sırasında, Tallinn muharebesinde ve diğer birçok fırsatlarda Baltık donanması personeli Alman komutanlığının o bölgeye deniz kuvveti takviyesi yağdıracağını ummuşlardı. Böyle bir hal işleri donanmamız için çok ağırlaştıracaktı. Leningradın karadan kuşatılması tamam olunca Baltık donanması düşmanın denizden gelecek taze taarruzlarını defetmeğe hazırlandı. Fakat muharebe gemileri bir tarafa bir tek kruvazör bile görünmedi. Bu sırada uçaklarımız ve denizaltılarımız Baltık'ın güney sularını Alman karasuları da dahil karakol ediyorlar ve bütün bu bölgede sıkı bir gözcülük idame ediyorlardı.

Alman stratejisinin, deniz stratejisi de buna dahildir, hiçbir şeyden çekinmeyen maceraperestliği kimsenin gözünden kaçmamış olmalıdır. Böyle olmakla beraber Nazi amiralleri bir kere bile Baltık'ta büyük bir harekât tehlikesini göze alamamışlardır. Bu tedbirin sebebi kolayca izah olunabilir. Bu, ana plânlarının icabatındandı. Mareşallar Sovyet silâhlı kuvvetlerinin yıldırım mağlûbiyetini ve Leningrad'ın zaptolunacağını vadetmişlerken neden harp gemilerini tehlikeye sokacaklardı. Bu suretle son üssünden mahrum edilmiş bulunan Baltık donanması basit olarak kitaplardan silinebilecekti.

Bu garip düşünceler silsilesi diğer mühim bir mülâhazanın tesiri altında kalmıştı; ilk muharebelerden sonra Almanlar Baltık donanması personelinin çabucak yenilmiyeceğini anlamakla kalmamışlar aynı zamanda onların sıkı dövüşeceklerini ve bunun da Alman kuvvetlerinde hiç te mütevazi olmıyacak kayıplara sebep olacağını takdir etmişlerdi. U. S. S. R. dan sonra " Büyük plânlarının „ hedefi İngiliz adaları olduğundan ve bu adalar da muhteşem bir donanma tarafından korunmakta bulunduğundan Almanlar gemilerini tasarladıkları istilâ için saklamanın muvafık olacağına kanaat getirmişlerdi. Bu stratejinin değeri Almanların Baltık'daki deniz harekâtının utandırıcı neticelerinde ve böyle hareket etmelerine rağmen acısı hissolunan kayıplardan kurtulamamalarında kendisini göstermiştir.

II. Wilhelm, Haşmetlû biraderinin Baltık'daki harp neticeleri üzerine olan yorucu bir raporunu incelerken şu derkenarı ilâve etmişti: " Baltık daki harp, karşılığında başarı olmıyan kayıplar bakımından zengindir. „ Aynı şey hakikate tevafuk etmek üzere yirmi dokuz sene sonra başka bir imzanın üzerine yazılabilirdi.

Durum aynı idi: Kayıplar çok ve ağırdı ve kazanılan başarılar değersiz olduğu gibi işin Fin ve Almanlara mal olduğu gayrete de değmiyordu.

Ne Leningrad ve ne de Kronştad zaptedilmişti. Ağır topları Leningrad savunmasında mühim bir rol oynayan Kızılbayrak Baltık donanması Nazi muhasara toplarını susturmuştu. Ric'at eden düşmana son salvolarını attıktan sonra donanma ağır ağır ilerlemiş, eski yerini almış ve tahrip olunmuş bulunmaktan çok uzak, uçakları, denizaltıları ve Moskito vasıtalarile düşman nakliyelerini, refakat ve karakol gemilerini sistematik olarak batırmağa devam etmiştir.

Alman amirallerini Finlândiya körfezinde deniz harekâtından caydıran esas sebepleri tahlil edenler, onların Rus maynlarına, denizaltılarına ve hafif Moskito kuvvetlerine lâyık oldukları ehemmiyeti vermiş olduklarını söyliyebilirler. Maamafih Almanları alıkoyan daha fazla uçaklarımız olmuştu. Almanlar denizden ciddî bir tehdit takdirinde Baltık havacılarımızın bittabi Kızıl donanma hava kuvvetlerinin yardımına ve gerektiği surette Yüksek Başkomutanlık yedek hava kuvvetinin desteğine mazhar olabileceklerini takdir etmekte idiler.

Rus sularında ve aynı zamanda Akdeniz ve Pasifik'deki bugünkü deniz harbi tecrübeleri harekât suları üzerinde hava üstünlüğü sağlandığı takdirde kıyılara yakın veya dar sularda deniz harekâtının başarılı bir surette yürütülebileceğini göstermiştir. Daha uygun bir hava meydanları şebekesine sahip olmak gibi bir üstünlük ellerinde bulunmasına rağmen Almanlar Baltık'da hava hakimiyetini kuramamışlardı. Bu vaziyet bizim teçhizatımızın üstünlüğüne ve Sovyet havacılarının maharet ve cesaretine şehadet etmektedir.

Düşmanı bizim kıyılarımızdan hatırı sayılır bir mesafede tutan âmiller işte bunlardı. Finlândiya'nın kayalıklı sahillerindeki üslerden harekât yapmış olan yardımcı gemiler, denizaltılar ve Moskito vasıtalardan gayrı donanmalarının daha mühim cüzülerini işe karıştırmağa cesaret edememelerinin sebebi işte bunlardı.

Ders alınacak iki hareket

Harp içinde Rus kıyısındaki kara kuvvetlerine karşı Almanlarca yapılan iki teşebbüs hususu dikkate değer görülmüştür.

Harbin ilk ayları içinde Kızılordu çetin muharebelerden sonra Baltık kıyılarından çekilmeğe mecbur olduğu zaman Riga körfezindeki adalarda bulunan kıyı savavunma ve garnizon kuvvetleri ağır bombardımanlara ve ana vatan ile irtibatlarının kesilme tehlikesine rağmen görevlerine devam ettiler. Alman komutanlığı adaların zaptını tâcil için 13 ve 14-Eylûl-1941 de Özel adasının batı kıyısına büyük mikyasta bir çıkarma hareketi ile geniş bir sahada dağınık yerlere karşı ufak hareketlere teşebbüs

etti. Almanlar altı nakliye ile müteaddit çıkarma vasıtaları kullandılar. Bunlar muhrip ve korvetlerden ibaret bir deniz kuvveti tarafından korunmakta idiler.

O sıralarda Kızılbayrak Baltık donanması ana kuvvetlerinin Leningrad yolunu korumak üzere doğuya çekilmiş olması düşmana bu hareketi için cür'et vermekte idi. Bundan başka Almanların adaların garnizonu ile görülecek ayrı bir hesapları vardı. Albay Preobrazkensky'nin muhafız havacıları Berlin'e yaptıkları ilk akın için buradan havalanmışlar ve Alman başşehrine karşı olan başarılı taarruzlarını sık sık tekrar etmişlerdi. Rus üslerini kullanılmaz hale getirmek ve Baltık havacılarının harekâtını bozmak maksadile düşmanın Luftwaffe ile yaptığı bütün gayretler semeresiz kalmıştı. Bu sebepten Alman komutanlığı bir sefer için mutat tedbirlerine riayet etmemeğe ve müşterek bir hareketin risklerini göze almıya karar vermişti.

Çıkarma harekâtı kabul olunmuş örneklere uygun fakat taarruzu tâcil etmek esası üzerine tertiplenmişti. Bu da savunmaları yumuşatmak üzere gemi ve uçakların iptidaî keşifleri ve harekâtı, ancak kısa imtidatlı tutulacak, çıkarma gruplarını desteklemek ve böylece muharebenin cereyanını tâcil etmek şeklinde olacaktı. Baskın unsurundan tam faydalanmak için Almanlar ana taarruz istikametini gizlemek maksadile şaşırtma manevralarına da müracaat etmişlerdi. Hesaplarına göre bu savunmayı felce ve bozguna uğratacaktı.

Cereyan eden olaylar Stalin'in, Almanların kalıpla dökülmüş gibi bir örnek olan tâbiyeleri münasebetile serdettiği şu müşahedesine hak verdirdi: "Durum talimnameler ahkâmına göre hareket imkânını verdiği zaman Almanların harekâtı doğru ve sahihtir.....„ [1] Düşman nakliyeleri ve refakati fecir zamanı Lyou körfezinde hiçbir müdahaleye maruz kalmadan ortaya çıktığı zaman vak'a böyle olmuştu. Fakat yine Stalin'in dediği gibi "Durum karışıp ta talimnamenin şu veya bu maddesine uymadığı ve talimnamede verilmemiş müstakil bir kararın ittihazını icap ettirdiği zaman „ [2] Almanlar çaresizdi.

Bizim kıyı bataryaları birdenbire ateş açtığı, hücumbot ve uçaklarımız güneyden meydana çıkarak güpegündüz cür'etkâr bir hücum yapıp dört nakliye ile bir muhrip batırdıkları zaman da tamamile böyle oldu. Bu arada diğer bir hücumbot grupumuz bir karakol gemisi batırdılar ve kıyı bataryaları düşman çıkarma guruplarını daha karaya çıkmadan bozguna uğrattılar. Bundan sonraki olaylar Alman komuta makamındaki büyük kargaşalığı göstermektedir. Uçak koruması geç geldi. Aynı noktada ikinci bir taarruz yapmaktan âciz kaldılar ve geri kalanlar bozgun halinde çekilirken gemilerinden birçoğunu daha kaybettiler.

[1] Stalin'in Harp Söylevleri'nden sahife 57 - 58
[2] Stalin'in Harp Söylevleri'nden sahife 58

Ertesi gün, 14-eylûlde düşmanın Keigust (Riga körfezi) e diğer bir kuvvet çıkarma teşebbüsünü kıyı bataryalarımız, avcı uçaklarımız ve motorlançlarımız, 12 çıkarma vasıtası, dört nakliye ve bir hayli ufak vasıta batırarak bir kere daha elîm bir başarısızlıkla neticelendirdiler. Batan gemiler arasında Fin botları bir karakol botu ve bir torpitobot vardı. Düşman çıkarma kuvveti karaya çıkamamıştı. Halbuki garnizon çok nazik bir durumda bulunuyordu.

Daha sonra Almanlar Worms'da karadan olan dar bir geçitten geçerek Özel'i zaptedebildiler. Bu da ancak oradaki Sovyet garnizonu tamamile tecrit edildikten sonra mümkün oldu. Fazla olarak harekâtın son safhasında düşmanın 27-eylûl'de denizden Lyou körfezine yaklaşarak mevzilerimizi topa tutma teşebbüsü yalnızca bir yardımcı kruvazör ile iki muhribin kayıplarına ilâvesine sebep oldu.

Bu dersler boşa gitmemişti. Müteakıp seneler bu bölgede Naziler kuvvet çıkarma için yeni teşebbüslere girişmediler. Finlandiya körfezinde kıtaatımız tarafından terkolunmuş adaların işgali bittabi bir çıkarma hareketi olarak kabul olunamazdı.

Almanların ikinci ve son çıkarma teşebbüsü hattâ daha ciddî bir mağlûbiyet ile neticelendi ve bu siyasî ve stratejik neticeleri dolayısıle enteresandır.

Leningrad Alman ve Fin kuvvetleri tarafından muhasara olunduğu zaman şehri memleket ile birleştiren dar ve kolay kırılabilir tek bir irtibat kalmıştı Almanların elinde bulunan müstahkem Schlusselberg bölgesini dolaşan ve Ladoga gölü üzerinden olan yol. Ladoga gölü filotillâsı gemileri kahraman şehre yiyecek ve ikmal taşımak hususunda zamanında elde bulundu. Muhasaraya gelince Almanlar daha evvelden, lüzumsuz kayıplardan sakınmak için Leningrad'ı abluka ettikleri yolunda bir haber işaa etmişlerdi. Bunda taarruzî harekâtı kestiklerini ve garnizon ile halkın açlıktan zayıflayıp bitgin hale gelerek Almanlarca dermeyan edilen şartlara göre teslim olmalarına kadar beklemeği tercih ettiklerini de zikretmişlerdi. Ancak hakikatte Almanlar sık sık ve iyi ilân olunmuş " Kat'î taarruzlar „ ve " Nihaî taarruzlar „ yapmışlar ve bunlar o kadar azîm kayıpları mucip olmuştu ki; şehri muharebe ile zaptetmekten ümidi kesip uzun bir muhasara için yerleşmişlerdi. Muhasaranın tesirini arttırmak için uzun menzilli topçu ile şehri sistemli bir şekilde topa tutmuşlardı.

Almanlar ve Finler bu sefer de yanlış hesap yapmışlardı. Çevrilmiş olan Leningrad'ın durumu son derece güçtü. Hiç kimse yalnız garnizonun değil aynı zamanda sivil halkın da açlık, soğuk ve devamlı bombardıman altında iki seneden fazla tahammül edebileceğini tahmine cesaret edemezdi. Filhakika tarihte bunun emsali yoktu.

Almanlar Ladoga gölü hattına büyük kuvvetlerle saldırdılar. Burası mahsur şehrin yegâne ulaştırma yolu idi. Ama öyle bir yol idi ki; düş-

manın daimî müdahalesile tehlikeye maruz bulunmak bir tarafa işler havanın keyfine de bağlı bulunuyordu. Almanlar Leningra'dın gırtlağını sıkmak ve halk ve garnizonu açlık ile düşürmek istiyorlardı. Luftwffe'nin faaliyeti bilhassa şiddetli idi. Fakat onun sayısız bombardıman çıkışlarına rağmen Leningrad işçilerinin kahraman gayretleri sayesinda tahrip olunmuş iskeleler eski haline getiriliyor, hasara uğramış mavuna ve nakliyeler tamir olunuyordu. Bunun üzerine Alman komutanlığı Ladoga gölü güney kıyısına yakın olan Sukho adasına bir kuvvet çıkararak Leningrad'ı ana memleket ile irtibata getiren yegâne yolu bu suretle kesmeği kararlaştırdı. Bu adanın zaptı düşman kuvvetlerinin Volkhov cephesindaki Sovyet kıt'alarının gerisine çıkmasını da mümkün kılacaktı.

Bilâhare bu Alman plânında hisseleri olduğunu ve hattâ şahrin bombardıman ve topa tutulmasında da kendilerine iş düştüğünü inkâr eden Finler milyonlarca sakinini açlığa mahûm ederek şehri teslime mecbur etmek hususundaki devamlı teşebbüsleri hakkında birşey söylememeği tercih etmektedirler. Sukhov adası çıkarma harekâtındaki ehemmiyetli rollerini gizlemeği de bittabi istemektedirler. Olaylar şu şekilde geçti :

Düşman bütün nakliyelerini, silâhlı uskunalarını ve gambotlarını (Alman ve Fin uçakları tarafından korunan 38 gemi) Ladoga gölünün Kuzey kayalıklarında toplıyarak ve fena hava ve karanlıktan faydalanarak 22 - Ekim - 942 de 100 er, bir kıyı bataryası ve iki makinelitüfekten ibaret bir garnizonu bulunan ufak bir adaya görülmeden yaklaştı. Destek kuvvetleri birdenbire ateş açtılar ve çıkarma başladı. Hücum edenler müdafilerin yirmi misli idiler. Harp gemilerindeki toplar kendilerine en aşağı yüz misli üstün ateş kuvveti sağlıyordu. Esas mesele şu idi : Müdafiler acaba nekadar zaman savunmağa devam edebilecekler ve yardım gelinceye kadar Suhov adasında tutunabilecekler mi idi?

Ladoa filotillâsı karakol gemileri ve gambotları garnizonun müdafafaasına koştular ve ateşleri Alman harekâtını bozdu. Bunun peşinden deniz ve ordu uçakları tarafından mütevali hücumlar başladı ve Naziler çekilmeğe uğraşırken onların bozgununu tamamladı. 20 den fazla düşman gemisi batırılmıştı. 15 Alman uçağı düşürlümüştü. Böylece Sukhov adası üzerindeki ufak garnizonun metaneti sayesinde zafer sağlanmıştı.

Almanlar yeni çkarmalar için tek bir hareket yapmadan birçok aylar geti. Görünüşe göre Ladoga gölü derslerini Buzlu denizde ve Karadeniz'deki meslekdaşlarile paylaşmışlardı. Zira oralarda da düşman Sovyet kıyılarına kıtaat çıkarmak için ciddî bir teşebbüs yapmadı.

Uzaklardaki deniz yollarında harp

Finlandiya körfezi şark ucunda Sovyet gemilerini barındırmak güçlüklerine rağmen Sovyet torpito uçakları ve denizaltı gemileri devamlı surette Finlandiya körfezi denizaltı savunma manialarını yararak Baltık

denizi güney bölgelerine nüfuz ettiler. Buradaki faaliyetleri son derece cür'etkârane olup taktikleri tedricen müessir oldu.

Kızılbayrak Baltık donanması denizaltılarının icraatı zikre şayandır. Geçen harpteki Baltık denizi kadar denizaltı harbi bakımından güç ve karışık bir harp sahnesi çok güç bulunur. Hiçbir yerde düşman denizaltı savunma tedbirleri bu kadar kesif değildi. Ve bu kesafet kumbankları, sığlıklar, adalar ve kayalıklar ile arttırılmamıştı. Sulh zamanı eğitimi ile pişmiş ve kısa fakat öğretici Fin harbinde tecrübe olunmuş bulunan Baltık denizaltı personeli Alman nakliyelerine dehşet saldılar. Denizin buz tuttuğu veya müstesna olarak fena hava olan zamanlar hariç Rus denizaltı gemileri devamlı olarak açık denize nüfuz ettiler ve düşmana hatırı sayılır darbeler vurdular. Bunlar ekseriya Almanların bütün Sovyet denizaltılarını batırdıklarını veya denizaltıların Kronştad'dan uzaklaştığını sandıkları zamanlara tesadüf etti.

Diğer denizlerde bekleme yerlerine gitmek veya dönmek üzere yolda bulunan denizaltılar birkaç gün rahat edebildikleri halde Baltık denizaltıları üslerinin hemen kapısında derin sular aramak ve hemen peşinden düşman denizaltı savunmalarını zorlamak mecburiyetinde idiler. Bu şartlar altında normal istihbarat müddetleri ve bakım için geri alınma mevzuu bahsolamazdı. Burada en ufak hata korkunç neticeler verebilirdi. Bekleme yerlerinden dönen Sovyet denizaltılarını buna benzer muhataralar bekliyordu.

Bu şartlar müstesna derecede korkusuz ve maharetli denizaltı personeli yetişmesine yardım etti. Bunların içinden birçokları Sovyetler Birliği kahramanı olup yüksek nişanlar almışlardır.

Düşmanın bu konu üzerinde neler söylemiş olduğu incelenmeğe değer:

Harbin başında Almanlar Baltık donanmasının hakkından gelinmesi hususunun çabuk yapılır bir iş olduğundan emin idiler. Bu işten âciz kalınca Sovyet gemilerini resmî tebliğlerinde tahribe koyuldular. Bu tahrip işi canları nasıl isterse havadan veya mayn ile oluyordu. Alman basınında yazı yazan Alman deniz subaylarından bir Zimmermann'ın aşağıdaki mütelaları 1943 Aralık ayı sonunda Deutche Allgemeine Zeitung'da çıkmıştı :

" Alman yüksek komutanlığının son tebliğleri Finlandiya körfezinde deniz kuvvetlerimizle Sovyet Rusya deniz kuvvetleri arasında geçen çetin muhrebelerin raporlarını sık sık ihtiva etmektedir. Alman donanması mayn tarlaları ve denizaltı savunma barajlarile Rus Baltık denizi donanmasını Finlandiya körfezi doğu kısmında abluka ettiği zamandanberi Rus komutanlığı ablukayı yarmak için kudretli taarruzlar yapmaktadır. Bu maksatla su üstü gemileri, denizaltılar ve hava kuvvetleri kullanılmaktadır.

"Bu taarruzlar bir taraftan düşmanın Finlandiya körfezindeki gemilerinin harekât serbetliğini iade etmek için olan gayretlerinin tahrikile olduğu gibi aynı zamanda Baltık denizindeki seyrisafainimizi ihlâl etmek masadı güden denizaltıları için zarurî olan yarma şartlarını yaratmak maksadı ile yapılmaktadır. Düşmanın nihaî hedefi Baltık denizine hakimiyettir.

"Diğer taraftan Sovyet yüksek komutanlığı bu bölgedeki faaliyetini arttırmakla Finlandiya körfezinde el'an ellerinde bulunan adaların ikmalini sağlamağa çalışmaktadır.

" Bu itibarla şu cihet açık olarak anlaşılmıştır ki; düşman bu iki taraflı işi başarmak için ablukanın demir çemberini yarmak bakımından hiçbir gayretini esirgememektedir.

" Her gün kuvvetli düşman hava birlikleri bizim mayn manialarını ve denizaltı ağlarını koruyan karakol gemilerimize ve barajlarımızda hasara uğrayan kısımları tamir işile uğraşan hususî vasıtalarımıza hücum etmektedirler.

" Düşman hava kuvvetlerinin faaliyetini hafif deniz kuvvetlerinin harekâtı takibetmekte, muhripler, balıkcı gemileri ve hücumbotlarından ibaret olan bu hafif kuvvetler Rus kıyı bataryalarının ateşile desteklenmektedirler.

"1942 de vâsi mayn manialarımıza ve harp gemilerimizin teyakkuz ve dikkatine rağmen Finlandiya körfezinden bazı Rus denizaltıları Baltığa girmeğe muvaffak olmuşlar ve bu denizdeki seyrüseferimizi bazı mertebe ihlâl etmişlerdir. „

Bu yazıyı yazan çok mütevazi davranmış ve düşüncelerini çok gizlemiştir. Zimmermann Sovyet denizaltılarının " Bazı mertebe seyrüseferi ihlâl ettiklerini „ beyan ederken Sovyet torpito uçaklarından tegafül etmiştir. Halbuki bu uçaklar bütün sene denizaltılardan daha fazla nakliye batırmışlar ve diğer hususlarda da kendi rekorlarını kırmışlardır. Maamafih Zimmermann Almanların Baltık bahriyelileri tarafından ağır kayıplara uğratıldıklarını ve Rus bahriyesinin müstakbel niyet ve plânları hakkında ciddî endişeler duyduklarını saklayamamıştır.

Kronştad bölgesindeki çarpışmalar

Leningrad'ın müessir şekilde savunması için Neva nehri munsabı ile Finland körfezi doğu kısmının mümkün olduğu kadar garbe doğru uzanmak üzere elde tutulması gerekiyordu. Hoagland bölgesindeki bazı adalar bir zaman için bırakıldı. Bunların elde tutulması (bilhassa buzlarla kaplı denizde) değerlerinden fazla gayreti icabettiriyordu. Binaenaleyh merkezi Lavensaari ve Seisker adalarında bulunan bir tahkim edilmiş bölge ihdas olundu. Maamafih bu takımadalar körfezin kuzey ve güney kıyıları üzerinde ilerleyen düşman kıt'aları tarafından arkada bırakılmışlardı.

Bunlara ilâve olarak kuvvetlerimiz Kronştad'ın güneyinde Oranienbaum bölgesinde kuvvetli olarak tutundular. Buranın en esaslı istinat noktası Krasnaya Gorka kalesi idi.

Bu bölgedeki Moskito vasıtalarımız ve denizaltılarımızın harekât üsleri ve donanma uçaklarının meydanları Kızılbayrak Baltık donanmasını aşağıdaki işlere muktedir kıldı:

1 — Finlandiya körfezinde yarma yaparak düşman ulaştırma yollarına taarruz eden gemilerimizin (esaslı olarak denizaltı gemilerinin) selâmetle avdetini sağladı.

2 — Leningrad cephesinin kıyıya uzanan kanatlarının düşmanın deniz kuvvetlerinden, harp gemilerinin bombardımanından ve çıkarma kuvvetlerinden korunmasını temin etti.

3 — Düşman hücumbotlarının Kronştad, Oraninbaum ve Neva'ya [1] akın yapmalarını önledi.

4 — Kronştad ve Leningrad'ın uçak savunmasının denize doğru uzatılmasını sağladı.

5 — Ve en son olarak ta müteakıp harekât için bir abluka yarıcı harekât sahası temin etti.

Bu ciheti bilen düşman donanmamızın Tallinn'den Kronştad'a intikalinin daha ilk gününden itibaren Kronştad açığındaki adaları zaptetmek için hiçbir gayreti esirgemedi. Düşman bu noktai nazarla abluka kuvvetlerini körfezin kuzey ve güney kıyılarındaki hava meydanlarında ve Fin kayalıklı sahillerinde üslendirmişti.

Kayalık girinti çıkıntılarda harekât, mayn ve uçak harbi günlerce devam etti. Burada esas rol denizaltı avcılarına, mayn tarayıcılara, büyük ve küçük karakol gemilerine, zırhlı lançlara ve stormovik ve av uçakları tarafından desteklenen hücumbotlarına terettüp etmekte idi. Kışın bu harekât yeni ve kendine has bir şekil aldı. Bahriyeliler artık buzlar üzerinde beyaz kamoflaj elbiseleri içinde kamyonlar ve kızaklarla harekâta mecbur olmuşlardı.

Aynı zamanda donanma uçaklarımız Kronştad suları üzerinde hava üstünlüğü için devamlı ve başarılı olarak çarpıştılar. Bu harekât sahasındaki mevzilerimizi tutmak için bu cihet esas şart idi.

Sarfolunan gayretler boşa gitmedi. Zira ada müdafileri bazı ahvalde yorucu şartlar altında iş görmeğe mecbur kalmakla beraber metanetle bütün güçlükleri yendiler ve bu sulardaki bütün savunma şebekemizi desteklediler.

Denizde, buz üzerinde ve havadaki kayıplar esas itibarile düşman taraftan olmakta idi. Bütün ablukanın devamı müddetince Kronştad er-

[1] 1919 da Baltık donanması harekât sahası ancak Shepelevsky feneri tulüne kadar uzandığı sıralarda düşman hücumbotları Kronştad'a girmişler ve Oleg kruvazörünü torpillemişlerdi. Başka düşman hücumbotları görülmeden Petrograd'a yaklaşmışlar ve adalara diversiyon ve keşif için kuvvetler çıkarmışlardı.

leri sularından bir mil kare sahayı veya bir tek adayı bile düşmana kaptırmadılar ve büyük miktarda Alman ve Fin uçağı, Moskito vasıtası ve nakliyesi tahrip ettiler.

Kronştad için yapılan mücadelenin Leningrad genel savunmasının bir parçası olarak kabul edilmesi icabeder.

Leningrad muharebesinde donanma

Tecrit edilmiş Hangö'nün altı ay süren kahraman savunması, Tallinn muharebesinde Almanlara verdirilen azîm kayıplar, Özel adasının anudane savunması, Narva körfezinde Kızılordunun bahriye tarafından desteklenmesi ve en nihayet Kronştad önünde adalar için yapılan başarılı muharebe Kızılbayrak Baltık donanmasını Lenin'in şehri Leningrad muharebesindeki asıl rolü için hazırlayan acı mektepler işte bunlar olmuştu.

Şehre giriş yerlerinin savunması için olan ve Kronştad ve donanmaya düşen göreve ilâve olarak donanmanın bütün kuvvetleri Leningrad cephesinin kara birlikleri ve kahraman halkı ile beraber şehri müdafaaya memur edilmişti.

Geçici bir müddet için açık denizde harekât yapmağa muktedir olamıyan büyük gemiler iki seneden fazla bır müddet toplarını menzilleri içinde bulunan müdafileri desteklemek üzere kullandılar.

Donanma uçakları, uçaksavar topları ve kıyı bataryaları Leningrad uçaksavar şebekesinin bir cüz'ü oldular.

Kıyı savunmasının çakılı ve müteharrik topçusu kalelerin topları da dahil kıyılardaki hedeflere tevcih olundu ve cephede ordu topçusu ile ateş iş beraberliği yaptı.

Gemi ve üslerden birçok erat deniz piyadesine katıldılar ve Kızılordu birliklerile omuz omuza istilâcılarla çarpıştılar. Ladoga filotillâsı şehir ve cephenin geri hatlarını emniyete aldı.

Leningrad savunmasında muhasaranın yarılması ve muhasara edenlerin bozguna uğratılmasında en kat'î rol tabiatile Kızılorduya aitti. Ancak bahriyenin birkaç katlı yardımı bu işte birinci derecede mühim bir âmil olmuştu. Bunlar Kızılbayrak Baltık donanmasının tarihinde parlak sahifeler dolduracaktır.

Yüksek Başkomutan Mareşal Stalin günlük emirlerinde Leningrad muharebesinde temayüz eden Kızıl donanma birliklerinden sık sık bahsetmiştir. Bu meyanda 27 - Ocak - 1944 tarihli günlük emrinde Leningrad muhasarasının kırılması harekâtında tebarüz eden hareketleri münasebetile Kızılbayrak Baltık donanmasına şükranlarını ifade etmiştir.

Büyük Alman taarruzu ilk defa olarak mutlak surette Leningrad'da bir budağa çatmış ve düşman iki sene yerinde saymağa mecbur edilmişti. Burada düşman azîm gayretler sarfederek, insan ve silâh bakı-

mından büyük kayıplara ugrıyarak yalnızca kendi ezici mağlûbiyet gününü beklemiştir.

Rusyanın ikinci başşehri, stratejik olarak mühim ve büyük endüstri merkezi olan Leningrad'ın kuzey-batı istikametinde düşmanın baş hedefi olacağı bilinmekte idi. 1941 Haziranından itibaren Führer ve mareşalleri bunu müteaddit defalar ilân etmişlerdi. Bundan başka Leningrad'ın zaptı ile daha fazla gerileyemiyecek olan Kızılbayrak Baltık donanmasını mahkûm olduğu imha âkıbetine uğratmak için duydukları şiddetli arzuda bu şehrin hedef seçilmesini gerektiriyordu.

Düşman ağır topçu ve uçak kuvvetinin esas olarak donanmaya tevcih olunduğu harekâtından anlaşılmakta idi. Bu cihet ve Baltık donanmasının Almanları ne derece bizar ettiği Leningrad'da Almanlar bozguna uğratıldığı zaman ele geçen vesikaların şehadetinden anlaşılmıştır.

768 inci ağır topçu tümeninin muharebe kuyudatından bazı parçalar aşağıda verilmiştir. Bu tümen Nazi başkomutanlığının topçu ihtiyatından olup Leningrad'ın sebatkâr halkını topa tutmuş evlerle umumî binaları tahrip etmiştir. Tümenin topları uzun zamandanberi büyük vatan harbi Yadigâr müzesini süslemektedir.

"16 - Eylül - 1941 de 862 nci alayın isteği üzerine birinci batarya Krasnoyeselo'da harbe girdi. Görevi Leningrad limanında ve körfezdeki ağır kruvazörlere mukabeleten ateş açmaktı. Bu gemiler uzun menzilli silâhlarını kullanarak gece ve gündüz bütün o bölgeyi tâciz ediyorlardı.„

Ertesi gün :

"17 - Eylül - 1941 sabah rü'yet mükemmel. Büyük gemilerden biri göründü. Muhtemelen Marat. Yanan köylerin dumanı tarassudu güçleştiriyor. Mermilerimizin çıkardığı su sütunları toplarımızın gaye menzilde dahi gemiyi vuramıyacağını gösterdi.

"11,41 den 12,37 ye kadar tümen limandaki büyük bir gemiyi topa tuttu. Görünüşe göre bu gemi inşa halinde idi. Gemi yukardan gelen emirle ateş altına alınmıştı.

"18,05 ten 18,14 e kadar Peterhof'un doğusundaki bir harp gemisini topa tuttuk. Bu gemi kesif bir ateş idame etmekte idi.„

Bir ay sonraki şu kayıtlar enteresan bulunmuştur :

"12 - Ekim - 1941 Kronştad her zamanki gibi duman içinde Petresburg Luftwaffe'nin dalgalar halinde peşpeşe gelen uçakları tarafından bombalanmaktadır. İleri tarassut postalarımız, uçaklarımız göründükçe çalan alârm düdüklerini duyuyorlar.„

"15 - Ekim - 1941. Ruslardaki sükûnet sıkıntı veriyor. Bu faaliyetsizlikleri bir zafiyet alâmeti olarak kabul olunamaz.„

Altı ay geçti bütün Blitz plânları altüst olmuştu. Leningrad'ın "zafiyet alâmeti„ evvelki gibi farkedilmez derecede. Ancak Alman komutanlığının niyeti de değişmez halde sabit.

"4 - Nisan - 1942. 17,00 ile 17,30 arasında pike bombardıman ve av uçakları (hepsi 100 kadar uçak) tarafından Petresburg ve bilhassa Neva ağzındaki Sovyet harp gemilerine bir akın yapıldı."

Bu akın 5 - Nisan - 942 tarihli Alman yüksek başkomutanlık resmî tebliğinde şu şekilde tarif olunmaktadır:

"Baltık donanması bakayasına Leningrad ve Kronştad limanlarında Luftwaffe birlikleri tarafından akın yapılmıştır. İki muharebe gemisile iki ağır kruvazör üzerinde ağır ve çok ağır bombalarla isabetler kaydolunmuştur. Hafif kruvazör muhtemelen hasara uğramıştır. Başkomutanlık ihtiyatı olan ağır topçumuz Sovyet uçaksavar toplarını topa tutarak hücumu desteklemiştir.

Bu rapor Alman resmî tebliğlerinin evvelce birçok defalar "batırdıkları" ve yine birçok defalar batıracakları Baltık donanması bakayasının batırılmış olması dolayısile değil fakat gemilerimizi tahrip için olan Nazi gayretlerini ve kullanılan muğlâk usulü meydana koyması itibarile enteresandır. Düşmanın hesaplarına göre pike uçaklarının taarruzu sırasında kendi ağır topçusunun uçaksavar toplarımıza indireceği darbe ve pikelerin avlarla korunması tam başarı sağlıyacaktı. Bütün bunlara rağmen düşman iki buçuk senelik devamlı gayret ile ancak gemilerimizden birkaçını hasara uğratabilmiş fakat bir tekini bile batıramamıştır.

Yerlerini değiştirerek, kamoflaj ve sis kullanarak ve hepsinden fazla karşı koyan ateşlerile Baltık donanması gemileri hem kendilerini düşman darbelerinden korumuşlar ve aynı zamanda ona hissolunabilir kayıplar verdirmişlerdir.

Donanmanın Leningrad ve kendi üslerinin savunmasında Kronştad ve Oranienbaum'da ne acı şekilde karşı koyduğu yukarıda bahsolunmuş bulunan kayıtlar meyanındaki şu satırlarla ifşa olunmaktadır:

" 3 - Haziran - 1942 yüksek rütbeli iki Fin topçu subayının ziyareti münasebetile bütün başkomutanlık ihtiyat topçusu Kirof fabrikalarını topa tuttu. Buna 768. tümen 40 salvo ile katıldı. Bu hal ikinci batarya karargâhındaki harekât odasında bulunan râsıtlarımız üzerine Oranienbaum kazanından kuvvetli ateş çekti. Tam bir isabet bir sığınağı darmadağın etti. "

Naziler tecrit olunmuş bulunan Oranienbaum'un düşmeğe mahkûm olduğuna emin idiler. Orasına "Kazan" adını vermişlerdi. Leningrad cephesi kıtaatı bölgenin hududunu aşıp Krasnayaselo'dan ilerleyen diğer Sovyet kıt'alarile beraber Almanları Ropsha'nın kuzeyindeki hakikî bir kazana sürünceye kadar oranın adı böyle kaldı.

Uzun sürmüş bir mevzi harbinden geniş ölçüde harekât harbine geçiş anı, kat'î ve şayanı dikkat derecede başarılı oldu.

Sovyet haberler bürosunun 18-Ocak-1944 tarihli tebliğinden dünya Leningrad cephesinde kat'î hâdiselerin cereyana başladığını ilk defa

öğrendi. Ertesi 19 - ocak tebliği harekâtın ölçüsü ve Almanlara indirilen darbenin azameti hakkında bir fikir veriyordu :

"Orgeneral Govorov komatasındaki Leningrad cephesi kıtaatı Pulkovo bölgesinden ve Oranienbaum güneyinden taarruzî harekâta geçerek 19 - ocak günü Almanlar tarafından bir kale haline sokulmuş bulunan Krasnoyeselo şehrini ve aynı derecede kudretli bir istinat noktası ve mühim yol kavşağı olan Ropsha'yi hücum ile zaptetmişlerdir.„

19 - Ocak-1944 te yüksek başkomutan tarafından neşrolunan bir günlük emir taarruzun cereyanı sırasında Sovyet kıt'alarının yedi Alman piyade tümenini ciddî şekilde mağlûbiyete uğrattıklarını ve Leningrad'ı sistematik surette vurmuş olan ağır topçudan büyük bir kısmını esir ettiklerini meydana koymakta idi.

Bundan sonra peş peşe olmak üzere düşmanın kudretli müdafaa merkezleri haline koymuş olduğu diğer yerlerin - Uritsk, Tosno, Pushkin, Pavlovsk, Mga, Ulyanovka ve diğer birçok yerlerin isimleri geçti. Ondan sonra Alman kuvvetleri ezici bir mağlûbiyete uğradı. Bu hususa muharebe meydanlarındaki Alman ölüleri ile Sovyet kıtaatı tarafından esir alınan personel ve ele geçen malzeme miktarının azameti şehadet etmekte idi.

Ocak 1944 sonunda Leningrad kıtaatı Luga nehri ağzına ve Narva körfezi kıyılarına varmışlar ve 1 - şubatta Kingisepp'i zaptetmişlerdi.

Sovyet haberler bürosu 22-Şubat-1944 te Leningrad ve Volkov cephelerindeki taarruzun neticelerini hulâsa ederek olayları şu şekilde tarif etmiştir :

"Almanların zaptolunmaz ve girilmez "Kuzey duvarı„ diye tavsif ettikleri müdafaaları Leningrad etrafındaki "Çelik halka„ gibi kıtaatımızın darbeleri altında parçalanmıştır.„

Tarihte bir misli daha olmıyan bir muhasara böylece mütearrız için şerefsiz ve Leningrad müdafileri için şerefli bir şekilde sona ermiştir. Baltık donanması personeli bu çarpışmanın kendi hisselerine düşen kısmı ile hakikaten iftihar edebilirler. Faaliyetleri bu mühim olayın tarihine geçecektir.

Bütün muhasara imtidadınca yapılan harekâtın başarısında donanma uçaklarının ordu uçaklarile beraber hiç te az olmıyan hisseleri vardır.

Gemi topları ve kıyı bataryalarının bilhassa büyük çaplıların uzun menzillerinden faydalanılmış, bunlar devamlı olarak kara kuvvetlerinin darbelerini hazırlamış ve arttırmış, düşman topçusunu susturmuş, en kuvvetli tahkimatını tahrip etmiş, kıtaat topluluklarını dağıtmış ve ana yollar üzerinde kıtaat harekâtını tâciz etmiştir.

Gemiler ile Kronştad ve Oranienbaum kaleleri ve kıyı savunmasının müteharrik bataryaları kaçan düşmanı devamlı ateş altında tutmuşlardır. Bunlar düşmanın bozguna uğratılmasına yardım etmişler ve Le-

ningrad'ın muhasaradan kurtulmasını bildiren zafer salvolarını atmak şerefi de onlara düşmüştür.

Haziran 1944 te Kızılbayrak Baltık donanması Leningrad cephesi kıtaatına Kareli berzahındaki düşman savunmalarını ezmek hususunda yardım etmiştir. Gemilerin ve Kronştad'ın topçusu Finlandiya körfezinin kuzey kıyısındaki seyyar Kızılordu kuvvetlerine müessir yardımda bulunmuşlardır. Baltık gemicileri aynı zamanda düşmanı evvelce ele geçirmiş olduğu üsler ve adalardan çıkarmak için müteaddit serî çıkarma hareketleri yapmışlardır.

Üç harp senesini çelik içinde geçiren Kızılbayrak Baltık donanması personeli fevkalâde güç şartlar içinde büyük gemilerini koruduktan sonra artık mücadelenin yeni bir safhasına girmiş bulunuyorlardı.

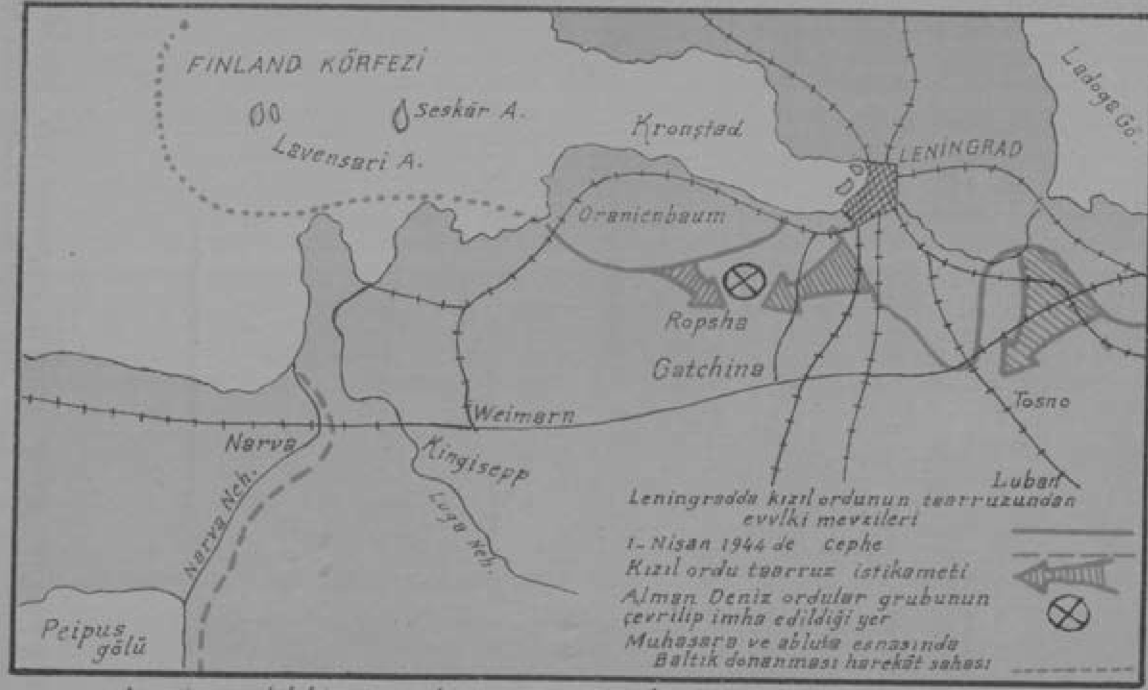
Kızılordu için harbin esas dönüm noktası düşmanı felâketin kenarına kadar getiren Stalingrad ve Kursk yarması olmakla beraber Baltık donanması için buna benzer bir dönüm noktası Alman kuvvetlerinin Leningrad'da mağlûbiyeti olmuştur. Bu ise Finlandiya körfezi güney kıyılarının kurtarılmasile başlamıştır.

Havacılarına gıpta eden Sovyet harp gemileri personeli sabırsızlıkla sıralarının gelmesini beklediler. Eski üslerini kazanınca oralardan harekât yaparak muzaffer Kızılordu ile yanyana harbin son darbesini vuracaklardı.

Tarafsız müşahitlerin daha açık bir görüş edineceklerine umumen inanılmaktadır. Yukarıda tarif olunan olaylar hakkında tarafsız müşahitlerin görüşleri şöyledir. 22-Haziran-1944 te Stokholm radyosunda konuşan Komodor Karl Henrick Falkman şunları söylemiştir:

" İki seneden fazla bir müddet Rus Baltık donanması Finlandiya körfezinin tâ dibine Neva nehri ağzına tıkılmıştı. Burada Alman işgali altında bulunan ve Alman hava üsleri kurulmuş bölgelerin hemen yanında devamlı tehdit altında kaldı. Almanların bütün kolaylıklardan faydalanarak Rus deniz kuvvetlerini havadan tahrip edecek durumda oldukları görülüyordu. Buna rağmen onlar bu işi yapmadılar veya bana kalırsa yapmağa çalıştılar fakat muvaffak olamadılar. Kızıl bahriye bazı kayıplara uğramakla beraber Baltık denizinde harekâta devam etmektedir. Bu donanma kendisine hürmet ettirecek bir kuvvettir".

Bu kelimelerle ne denilmek istediğini çıkarmak güçtür. Belki Almanların başarısızlıkları dolayısile gizli bir teessür belki de Sovyet bahriyelilerinin sebatkârlığına hürmet. Maamafih bir cihet bariz olarak görünmektedir: Almanlar Kızılbayrak Baltık donanmasını denizden, karadan ve havadan tahrip etmek hususunda âciz kalmışlardır.



Leningrad'daki Alman kıtaatına Sovyetlerin taarruz istikametleri

Şekil 2

Ekim ihtilâlindenberi ikinci ve geçen 90 senede üçüncü defa olarak bir düşman abluka kuvveti Kronştad kalesine karşı harekete geçmiş ve Baltık donanmasını hududunun gayesine kadar çekilmeğe zorlamıştı. Ancak evvelki seferlerde olduğu gibi donanma evvelkinden daha kuvvetli ve daha korkunç olarak Baltıkta muharebe için tekrar meydana çıkmıştır.

III. Bölüm

Kuzey sahnesinde harp

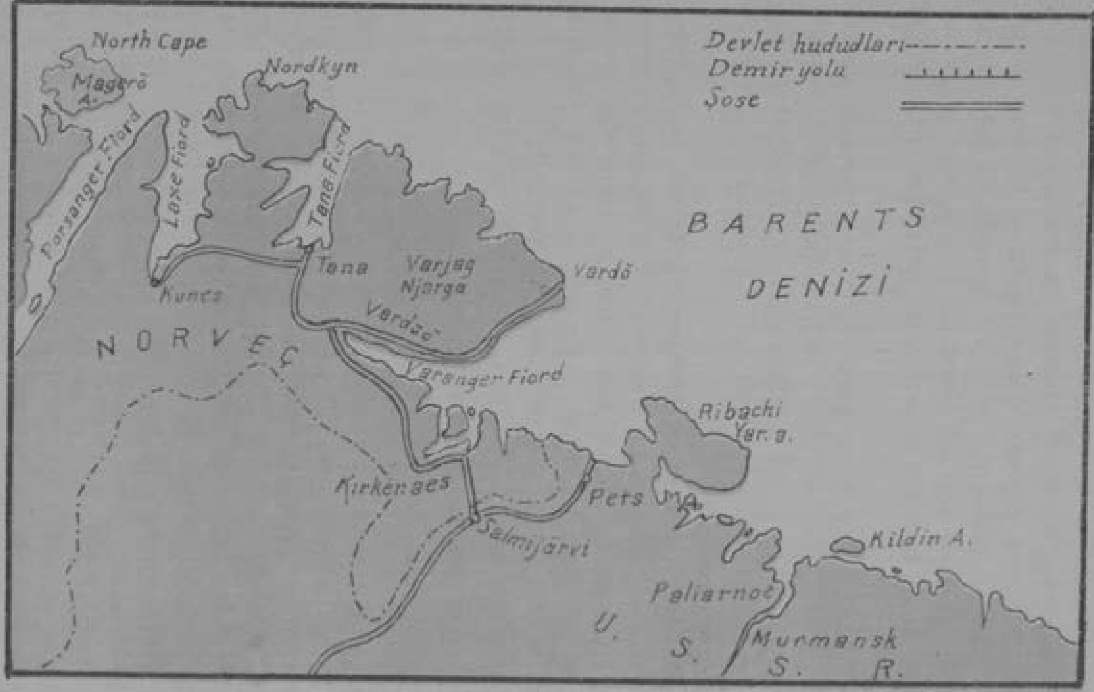
Kuzey donanmasının görevleri

Sovyet donanmalarının en genci kuzey donanması ki; buna beyaz deniz filotillâsı da dahildir, Baltık donanmasının yaptığı görevleri yapmak durumunda kalmıştı. Bu görev de Kızılordunun deniz kanatlarını deniz harbinin bütün usûl ve vasıtalarile desteklemekti.

Diğer sahnelerde olduğu gibi kuzey donanmasından da kıtaat, ikmal, teçhizat ve yiyecek taşımak suretile Kırmızı ordunun yayılmasına yardım işi beklendi. Daha sonra da muhriplerinin ve uçaklarının menzilinde olan Alman mevzilerini ve dahildeki kıtaatını ezmek işi de istendi. Kuzey donanması da mükerreren kendi üslerinin kara kısımları civarını korumak üzere deniz piyadesi gibi iş görecek cüzüler ayırmak zorunda kaldı. En nihayet olarak bu donanmanın görevi Fin topraklarında hareket yapan düşman kuzey ordusunun gerilerine deniz piyadesi taktik birlikleri ve keşşaflar çıkarmak idi. Şiddetli kutup ikliminde, uzun kutup gecelerinde, mütehavvil Hydro-meteorologic şartlarda, kesik arazi üzerinde ve döküntülü kıyılarda gemiler, uçaklar, kıyı savunmaları ve kuzey donanması deniz piyadeleri kara kuvvetlerile sıkı işbirliği halinde üç sene çarpıştılar ve Kırmızı orduya Alman sürülerini uzakta tutmak ve onları kıyıda ve U. S. S. R. ın hemen hududunda yıpratmak hususunda yardım ettiler.

Kuzey donanması düşmanın esas Drang nach osten plânının kutup kısmının bozguna uğratılması hususunda kesin bir rol oynadı. Düşman denizyolları üzerinde aktif harekâtile düşman harp gemileri ve nakliyelerinden büyük bir kısmını haklamakla beraber Alman kutup kuvvetlerini de zayıflattı. Zira bu kuvvetler ihtiyatlarını ve yiyeceklerini esas olarak denizyolundan almakta idiler. Bunun sebebi Botni körfezine varan Rovaniemi yolu müstesna bu bölgede demiryolu veya şose olmaması idi.

Baltık ve Karadeniz donanmalarının görevlerine benziyen genel vazifelerine ilâve olarak kuzey donanması harbin ilk gününden itibaren diğer mühim bir mesele ile daha karşılaşmıştı. Bu da İngiltere ve Amerikaya olan denizyollarımızın kendi harekât sahası sınıf kutru içinde bulunan kısmının korunması idi.



1941_44 senelerinde Alman Deniz kuvvtleri konuşu

Şekil_3

U. S. S. R. tarafından mubayaa edilmiş veya kiralama ve ödünç verme mukavelesiyle alınmış silâh, teçhizat ve yiyeceğin memlekete getirilmesi ve aynı zamanda Sovyet emtiasının ihracatı siyasî, askerî ve coğrafî unsurlardan dolayı esas itibariyle Basra körfezi ve İran yolu ile ve kuzey Sovyet limanlarından yapılmakta idi. Bu sebepten Baltık ve Karadeniz donanmaları bizim dış ulaştırmalarımızın emniyeti meselesiyle karşılaşmamış bulunuyorlardı.

Alman silâhlı kuvvetleri Trans-İran yoluna erişememişlerdi. Bu sebepten ajanları tarafından yapılan semeresiz teşebbüsler ve iğfalkâr hareketleri müstesna düşman bu bölgede vücudünü hissettirmemekte idi.

Atlantık ve Buzdenizi olmak üzere iki okyanus aşan diğer yol kuzey Norveçe üslenmiş düşman harp gemileri, denizaltıları ve uçakları tarafından işin başındanberi tehdit altında bulunmakta ancak bu tehdit esas olarak geniş ölçüde müttefikimiz İngiliz donanması tarafından baskı altında tutulmakta idi. Bununla beraber kuzey donanması da kendi harekât bölgesinde bu iş ile başarılı olarak uğraşmıştır.

Düşmanın kutup üsleri

Kutup sahnesinin karekteristik bir ciheti de düşmanın üsler şebekesidir. Bu husus Alman stratejik plânında önemli bir faktördü.

Daha evvel 1940 ta Almanlar bütün Norveçi ve Fransa kıyılarını işgal etmişler ve böylece kuzey Norveç'ten İspanya hududuna kadar uzanan bir üsler hattı elde etmişlerdi. Uçaklar, denizaltılar ve akıncı olarak iş gören kruvazör ve muharebe gemilerile İngiltere ve Atlantik muhareberi işte bu üslerden yapılmıştı.

Almanlar U. S. S. R. üzerine olan haince hücumlarının zamanına hazırlık olmak üzere Norveç'in kutup bölgesi olan Finmark eyaletinde ve Finlândiyada iyi teçhiz olunmuş üsler sağlamışlardı. Nazi plânına göre bu üsler kuzey Sovyet ülkesinin Blitz zaptının tamamlanmasına yardım edeceklerdi.

Bu üsler dizisinin doğu grupu buz tutmayan Varanger fiyordu [1] kıyısındaki Petsamo'ya ilâveten Norveç limanları olan Vardo, Vatso ve Kirkenes'ten ibaretti. Kâfi derecede tahkim olunmuş ve maynlar ve kıyı bataryaları ile korunmakta bulunan fiyord bütün üs grupları ve tabiî dalgakıranları ile karakol gemileri, refakat gemileri ve denizaltı savunma birlikleri için genel bir üs olarak tam uygun ve mükemmel tek bir vahit teşkil etmekte idi. Düşman konvoylarını burada teşkil ediyor ve Almanyadan gelen gemileri burada boşaltıyordu. Bizim kuzey yollarımızda harekât yapan denizaltılar ve hücumbotlarının üsleri de burası idi.

---

[1] Bu üsler arasındaki mesafeler 24 - 48 mil olup hava meydanları arasındaki de takriben aynı idi.

Düşman hava meydanlarının yerleri de deniz üsleri şebekesine mütenazırdı. Her ikisinin faaliyeti sıkı işbirliği halinde tutuluyordu. Deniz üslerinin civarlarında limanları koruyan av uçaklarının meydanları ve uçuş pistleri vardı. Böylece düşman konvoyları bütün Varanger fiyordunda av uçakları ile emniyete alınmakta idi. Fiyordun nihayet kısımlarında Murmansk ve Sovyet kuzey donanması diğer üslerini tahrip ve müttefik konvoylarına karşı harekât için tahsis olunmuş bombardıman ve torpito uçaklarının daha büyük olan meydanları bulunuyordu.

İyi gizlenmiş ara limanları olan Tanen, Kunes, Hammerfest ve kendi teşkilât ve komutanlığı ile bütün üs "Kutup üssü„ adını almış olup "kuzey bahriye komutanlığı„nın bir cüz'ü bulunuyordu.

Ordunun Kanatlarındaki Durum

Bu kutup üsleri esas olarak Alman ordusunun kuzey Rusyayı istilâsını sağlamak için kurulmuş ve teçhiz olunmuşlardı. Kuzey Rusyanın istilâsında, Murmansk'ın Leningrad demiryolunun, bütün Kola yarımadasile tabiî kaynaklarının zaptı da dahildi. Alman ordusu Beyaz denize varmakla aynı zamanda Kuzey Sovyet ülkesinin batı ve doğuya olan deniz ulaştırmasını ve memleketin uzak doğu ile irtibatını sağlayan büyük Kuzey denizi yolunu kesmek meselesini de halletmiş olacaktı.

Düşman bu emeline varmak için kutup limanlarında ve Botni körfezinden başlıyan şose boyunca hususî dağ eğitimine tâbi tutulmuş olup Alpine Yaeger tümenleri adını taşıyan en iyi Alman ve Avusturya kıtaatı ile hususî müfrez birlikleri toplamıştı. Bu Yaeger'ler eğitimlerine Bavyera Alplerinde ve Tiroller'de başlayarak Norveç harekâtı sırasında ve bilhassa Narvik muharebesinde binnisbe muharebe tecrübesi kazanmışlardı. Nazi basınında ve resmî neşriyatta bunlara "Narvik kahramanları„ denilmekte ve bunlar hususî bir alâmet taşımakta idiler.

Kolay zaferlerle şımarmış olan bu "Narvik kahramanları" şimdi Fin topraklarından Sovyet arazisine saldırıyorlardı. Burada düşman ordusunun sol kanadı Barents denizi kıyılarına kadar uzanmakta idi.

Bu kıtaat ilerlediler fakat ancak birkaç kilometre ileri gidebildiler. Bir baskın taarruzunun rüçhanlarından tamamiyle faydalanmışlardı. Buna rağmen pek çabuk geri çekilmeğe ve mevziler kazıp oraya gömülmeğe mecbur oldular. Onların birçoklarının da ölüsü toprağa gömülmüştü. Kurtulanlar taarruzlarının başladığı hatta yakın mevzilerde siperler kazdılar ve üç uzun sene orada kalıp başlarını siperlerinden çıkarmağa pek az cesaret edebildiler. Taarruzu yenilemek için olan birkaç semeresiz teşebbüsten sonra bütün faaliyetleri lâğam tarlarını genişletmek, siperlerine ve sığınaklarına fazladan kirişler koymak ve siperlerinin önlerini işgal etmiş olan dikenli tel ormanına yeni teller ilâve etmekten ibaret kaldı. Almanlar hem Murmansk ve hem de Rybachy yarımadasını zapt

hususundaki bütün ümitlerinden vazgeçmeğe mecbur olmuşlardı. Artık bütün ehemmiyet verdikleri orada tutunmak ve bütün endişeleri de bütün üs ve onunla beraber kuzeyde harbe devam imkânını kaybetmekti. Ayrıca kendilerini gittikçe artan derecelerde üzen bir faktör de eğer lüzum hâsıl olursa bu geciktirilmiş tahliyenin tehlikeleri idi.

Bu Narvik kahramanlarının bu, sümüklüböcek yürüyüşü ve istiridye taktiğine sebep ne idi ve kahramanlıkları ne işe yaramıştı? Almanlar ilk ağızda Kızılordudan kutup şartları altında harp bakımından bir hayli acı teşkilat ve taktik dersi almışlardı. Bu işte Kızılorduya hem ordu ve hem de donanma uçakları faydalı şekilde yardım etmişlerdi. Bu uçaklar Luftwaffe ile çarpışmışlar ve düşman kıtaat topluluklarına hatırı sayılır darbeler indirmişlerdir. Donanma kıtaat nakletmek ve onları yiyecek, cepane ve sair malzeme bakımından ikmal etmek suretile Kızılorduya direkt olarak ta yardım etmiş ve aynı zamanda kıyı üzerindeki Alman kanat ve gerilerini muhriplerinin topları ve taktik ve diversiyon mahiyetindeki sayısız çıkarma hareketlerile izrar etmişti. Kuzey donanması da diğer Sovyet deniz kuvvetleri gibi cephede hizmet için deniz piyadesi tuğay ve taburları ayırmıştı. En son olarak ta bahriyenin kıyı savunmasının seyyar topçusu ordu topçusu ve diğer branşlarla yakın işbirliği ile çalışmağa memur edilmişti. Bu bataryalar Yaegerleri ateş altında bulundurmuş, onlar ise bizim darbelerimizı karşılamak ve kendilerini korumak için önlenemez bir öfke içinde bütün kuvvet ve vasıtalarını, "Psikolojik hücum„ dedikleri şeyler de dahil kullanmışlardır. Kuzey donanmasının tedafüî ve taarruzî hareketleri daima ordununkiler ile iş beraberliği halinde ve yakın arkadaşlık atmosferi içinde yapılmıştır.

Maamafih düşmanın seçme kuvvetlerinin kuzeyde üç sene müddetle mefluç halde bulundurulmaları ve kendilerine terettüp eden işlerden bir tekini bile yapamamış olmalarının bir ikinci sebebi daha vardır.

Narvik kahramanları zaman zaman cepane ve ekseriya erzak fıkdanı ne demektir tatmışlardı. Bu arada onları takviye etmek üzere Almanya veya orta ve güney Norveç'ten gönderilen taburlar daima mahalli maksutlarına varamamış ve nakliyeleri ile beraber Golfstrim'in oldukça sıcak sularında batmışlardır.

Yaralı Yaeger'ler ve işe yaramıyacak kadar bitkin hale gemiş olanlar daima memlekete gönderilememiştir. Sıklaştırılmış hava nakliyatı bittabi okyanus seyrüseferinin yokluğunu telâfi edememiştir. İşte bu sebeptendi ki; kıyıdan uzakta en derin çukurda bulunan Yaeger'ler bile Sovyet kuzey donanmasının nekadar tesiri olabileceğini pek âlâ öğrenmişlerdi.

Kuzey donanması uçak ve denizaltılarının harekâtı yalnız taarruzî harekât için gerekli malzemenin ikmalini kesmek suretile değil aynı zamanda kuzeydeki Alman kuvvetlerini hattâ savunma için gerekli malze-

meden mahrum bırakarak Alman yüsek komutanlığı plânlarını sistemli bir şekilde değişmelere uğratmıştı.

Almanlar karada ve havada geçici üstünlükten faydalanırlarken kutup üslerinin kudretleri artmış fakat Almanlar tedafüî harekâta geçer geçmez ve havadaki üstünlüklerini kaybedince bu üslerin asıl mahiyetleri (ana ikmal merkezlerinden uzaklıkları, tecrit edilmiş halde bulunmaları, tam bir şekilde denizyoluna bağlı bulunmaları ve saire) onları zayıflatmış ve kararsız bir duruma sokmuştur. Kuzey donanmasını bozguna ugratmak değil hattâ zayıflatmak [1] hususunda da âciz kaldıkları andan itibaren her geçen gün Almanların kutup kuvvetlerinin durumunu daha kritik bir şekle sokmuştur.

Düşmanın kıyı boyu denizyollarında harp

Düşman nakliyeleri ve onların kuvvetli refakatleri bir kaide olarak Norveç kıyılarına sokuldular ve kıyının derin sularında seyrettiler. Mümkün oldukça konvoylar kayalarla çevrili iç kanallar boyunca adalar arasından seyrettiler ve icabettikçe karanlığı [2], havanın değışmesini veya hakikî veya hayalî bir tehlikenin geçmesini derin fiyordlar içinde kalarak beklediler. Arazinin müsait olduğu yerlerde Almanlar nakliyeleri mayınlar ile kıyı arasından emin bir koridordan geçirebilecek şekilde maynlarını dizdiler. Burada tabiî şartlar Almanlara çok müsaitti. Zira kesik döküntülü ve kayalarla çevrili kıyı aynı zamanda hayli yüksek olup memleket içinde üslenmiş bulunan torpito uçakları ve Stormoviklerin gemilere hücumlarına karşı siper oluyordu [3]. Yalnız bu cihet Sovyet vasıtalarının muhtemel hücum nısıf küresini adeta yarıya indirmekte idi. Fazla olarak yol boyunca sık olan burunlar, işaret ve gözcü istasyonları ve uçaksavar ve ağır bataryalarla teçhiz edilmiş olup bunlar deniz ve havaya karşı sıkı bir gözcülük yapmakta ve bizim harp gemilerimize karşı Alman nakliyelerinin müdafaalarını sağlamakta idiler.

Bu manialara rağmen düşmanın kutup yolu boyunca olan acı ve azimkâr mücadele bir gün bile azalmadı ve kuzey donanması tarafından aşikâr başarılarla yürütüldü. Tonaj, refakat vasıtası, ordu ihtiyatı ve ikmal bakımından ağır kayıplara uğrayan Almanlar aynı zamanda bu hayatî ulaştırma yolunun müdafaası için gittikçe büyüyen kuvvetler ayırmağa mecbur oldular. Nisbeten ufak nakliye konvoylarına tahsis olunmuş refakat gemisi adetleri devamlı olarak arttırıldı. Düşman hava şemsiyeleri de gittikçe büyüdü ve bir taraftan da mayn manialari temdit olundu ve yeni tarassut istasyonları ve kıyı bataryaları tesis olundu.

[1] Kuzey donanması harp içinde uğradığı mühim olmıyan kayıplarına rağmen Sovyet yüksek Komutanlığınca alınan tedbirler dolayısile hayli büyümüştü.

[2] Yani o arzlarda karanlık fâsılaları olan mevsimlerde gerekli zamanları.

[3] Kayalıklı sahil 200-400 metreye kadar yükselmekte ve bazı mahallerde bu yükseklik 500-600 metreye varmakta idi.

Böylece kuzey bahriyelileri düşmanlarına direkt darbeler indirdikten başka Almanları kaynaklarını son hadde kadar zorlamağa mecbur ettiler.

Hiç şüphe yok ki; Almanlar bu tonaj kaybına karşı çok hassas idiler ve hüküm süren şartlar altında bu kayıpları telâfi çok güçtü. Burada şu husus gözönünde tutulmalıdır, harbin başında Almanyanın iç denizyollarında kendi gemilerinden başka Norveç, Danimarka, Belçika, Hollanda ve Fransadan ele geçirdiği gemiler de sefer yapıyordu. Bidayette bu gemiler yekûnu Blitz plânlarının icrası için gerekli istekleri tamamile karşılayabiliyordu. [1] Bu aynı müddet zarfında Alman tersaneleri İngiltere istilâsı için gemiler (piyade ve tanklar için çıkarma vasıtaları, makineli pontonlar vesaire) yapmakla meşgul olmuşlardı. İngiliz ablukası dolayısile Almanya'nın kayde değer dış denizyolu yoktu. Ancak nadiren münferit ikmal gemileri tehlike sahasını geçerek Japonya veya güney Amerikaya varıyordu. Baltık ve Barents denizlerinde, Kanalda ve Norveç sularında uğranılan sistemli kayıplar, Hamburg, Bremen, Kiel ve diğer Alman limanlarını gemi mezarlığı haline çeviren bin uçaklık İngiliz bombardıman akınlarile olan kayıplara eklenince düşman tonaj noksanını keskin bir şekilde duymağa başladı. Bu, genel Blitz Krieg plânındaki hatalarının bir sonucu idi. 1942 sonunda ve 1943 başında Almanlar batan tonajın yerini doldurmanın ziyadesile güç olduğunu gördüler. Zira bütün inşaat tezgâhları topyekûn denizaltı harbi için denizaltı gemileri yapmakta idiler. Diğer bir kısım inşaat tezgâhları ise uzun zamandanberi ordu için tank, topçu ve diğer silâhlar imal etmekte bulunuyorlardı. Maden ve işçinin ziyadesile noksan olması işleri tahammül edilmez bir hale getiriyordu. İşgal olunmuş memleketlerde gemiler inşası için olan teşebbüsler aynı sebeplerden ve bir de vatanseverlerin genişleyen sabotaj hareketlerinden dolayı pek az sonuç vermişti.

Alman bahriyesi daha ziyade bizim kuzey donanmamızın faaliyetleri dolayısile bu yeni buhranlara maruz bırakılmıştı.

Düşman usullerini ve bölgeye has kutup şartlarını alt etmek için tutukları taktiği devamlı olarak ıslah eden Sovyet torpito uçakları ve denizaltıları (müstakillen ve birlikte harekât yaparak), hücumbotları ve hattâ Rybachy yarımadası üzerindeki kıyı savunma topçusu düşman nakliyelerini batırmak için metodik olarak her fırsattan faydalandılar. Sovyet haberler bürosunun Barents denizinde 8 - 10 bin tonluk bir düşman nakliyesinin gemilerimiz veya (uçaklarımız) tarafından batırıldığını bildiren kısmı, tebliğlerde ekseriya mütevazi bir madde olarak görülür ve az ehemmiyet verilirdi. Ancak bu şekildeki haberlerin tekerrürünün fazla olması çok büyük önem kazanmakta idi. Aylar geç-

[1] Alman gemilerinin ve naziler tarafından esir edilmiş büyük yolcu vapurlarının bir kısmı harbin ilk senelerinde Baltık limanlarında âtıl kalmışlardı.

tikçe kuzey donanması onbinlerce ve bazen yüzbinlerce ton düşman gemisi batırdı ve iki senelik harp içinde (muhasamatın başlangıcından 1 - Haziran - 1943 e kadar) bu rakam 1.5 milyon tona yükseldi.

Düşman denizyolları üzerinde kuzey donanması harekâtının başarıları ve bunların Alman donanması için teşkil ettikleri tehlike Almanlar tarafından gemilerini Sovyet denizaltı ve uçaklarına karşı korumak (daha doğrusu onlardan kurtarmak) için alınan tedbirlerin vüs'atinden takdir olunabilir. Bir kaide olarak konvoylar daha az sayıda harp gemisi tarafından refakate alınan nakliyelerden teşekkül eder. Konvoy tehlikenin büyük olduğu kıyılara yaklaştıkça refakat gemileri sayısı nakliyelerin miktarına müsavi oluncaya kadar arttırılır ve müstesna ahvalde hattâ iki misline bile çıkarılır. Kuzeyde bizim hücumbotlarımız, denizaltılarımız, torpito uçaklarımız ve stomoviklerimizin harekât sahasında Almanlar normal konvoylarla işe başladılar ve bilâhare refakat gemileri sayısını nakliyelerin birkaç misli oluncaya kadar arttırmak zorunda kaldılar.

Aşağıdaki satırlar bu bahse uygun bir olaydır:

12 - Ekim - 1943 günü saat 15,45 te Tana fiyord bölgesinde kuzey donanması keşif uçakları üç büyük Alman nakliyesi gördüler bu gemiler çift sıralı refakat kuvveti himayesinde bulunuyordu. Bu refakat kuvveti 2 muhrip, 12 karakol gemisi, 5 mayn tarayıcı ve 10 karakol vasıtası olmak üzere 29 refakat gemisinden ibaretti. Bu mutat haricindeki refakat kuvveti "Şeref refakati„ adına hak kazanmış bulunmakta olup bu da bizim kuzey donanması bahriyelilerine karşı bir hürmet alâmeti idi. Filhakika bu Sovyet gemileri ve uçaklarına karşı hem saygı ve hem de onlardan korku nişanesi idi. Bu olayları okurken, eğer Alman denizaltıları veya uçakları buna benzer şekilde refakate alınmış bir Sovyet veya İngiliz konvoyuna tesadüf etse idiler onların keyfiyeti protesto edecekleri ve bu şekil harbin "Kanun dışı„ olduğunu iddia edecekleri hususu insanın bilâihtiyar aklına gelmektedir.

Ertesi gün fecir vakti refakatin sayısı 6 karakol gemisi ve 3 motorbot eksilmişti. Ancak refakat el'an transportların yedi misli olup bir taraftan da uçak şemsiyesi hissedilecek derecede arttırılmıştı.

Böyle olmakla beraber bizim donanma uçaklarımız kesif uçaksavar ateşine, sis perdelerine, torpitolardan sakınmak için düşmanın yaptığı keskin manevralara ve civardaki kıyı üslerinden acele olarak celbolunmuş taze düşman av birliklerine rağmen üç nakliyeden birini ve bir refakat gemisini batırdılar. Diğer iki nakliye fena halde hasara uğratılmış 15 düşman uçağı düşürülmüştü.

17 - Mart - 1944 te yapılan harekât bunun tesadüfi bir örnek olmadığını göstermektedir.

O gün fecir zamanı Malyutka tipi bir Sovyet denizaltısı düşman emniyet perdesini yardı ve 4 muhrip, 8 korvet, 2 mayn tarayıcı, 2 karakol botu ve 14 - 16 uçak refakatinde bulunan nakliyelerden büyüğünü batırdı. Konvoyun kuvvetli refakatine ve şiddetli takibe rağmen (Malyutka civarına 170 su bombası atılmıştı) denizaltı hem torpitolarını isabet ettirdi ve hem de sağlam olarak üssüne döndü. Almanlar denizaltının boş takibinden vaz geçip batan nakliyeden kurtulanları toplamışlardı ki; Sovyet keşif uçakları ve bunların ardından torpito, bombardıman ve Stormovik uçak teşkilleri peş peşe göründü. Sağ kalmış olan üç nakliye kendilerinin altı misli refakat gemisi ve 50 avcılık bir şemsiye ile korunmakta olmasına rağmen düşman derhal fazla av korunması için yaygaraya başladı.

Olan hava mücadelesinde avcıların himayesi altında harekât yapan Lyushin bombardıman ve torpito uçaklarımızın iki kombine hücumundan sonra 6000 tonluk bir ikinci nakliye ile iki korvet battı. 8000 tonluk üçüncü bir nakliye fena halde hasara uğradı ve 15 düşman uçağı düşürüldü.

Bu harekâtın hepsi bir kül halinde gözden geçirilirse konvoyun dört kıymetli vahidinden % 50 sinin tahrip olunmuş ve % 25 inin hasara uğratılmış bnlunduğu görülür. Nakliyelerden yalnız biri mahalli maksuduna varmıştır.

Bu rakamlar kuzey donanması personelinin maharet ve cür'etine şehadet etmektedir. Zira konvoylara karşı deniz harbi usulleri, nakliyeleri taarruz olunacak esas hedef olarak tavsif etmektedir. Bütün manialara rağmen ve refakat kuvveti nekadar kuvvetli olursa olsun onlara erişilmesi lâzımdır [1] Bu rakamlar bir taraftan da Alman kutup yolu boyunca olan harekâtın diğer bir hususiyetini daha ortaya koymaktadır. Birçok vak'alarda deniz çarpışmaları havada geçen büyük muharebelerle müterafik olmuştur. Bizim ilk torpito ve Stormovik uçak teşkilimiz görülünce Almanlar civar üslerden konvoya yardım için fazladan hava birlikleri celbediyorlardı. Böylece her iki taraf ta ortaya büyük hava kuvvetleri sürüyordu. Bu ugurda büyük muharebeler olmakta, bunların ekseriyetinde Sovyet deniz havacıları muzaffer çıkmakta idiler.

Düşman denizyollarına karşı başarılı mücadele yapanlar yalnız denizaltılar ve uçaklar değillerdi. Kutup havzasının bu bölgesinde hükümferma olan güç seyrisefain şartlarına rağmen kuzey donanması hücumbotları denizdeki kuvvetlere ve aynı şekilde Alman nakliyelerinin kıyı topçusu himayesinde bulunduğu limanlara karşı cür'etkâr akınlar yaptılar.

[1] Başka mümasil harekâtta Alman refakat gemilerinin rolü batan nakliyelerin mürettip ve yolcularını toplamağa münhasır kalmıştır.

Kuzey donanması hücumbotları 1944 te bilhassa faaliyet gösterdiler. Bu vasıtalar gerek müstekillen ve gerekse uçaklarla birlikte harekât yaparak batırılan düşman nakliye ve refakat gemisi sayısını esaslı olarak arttırdılar.

Kuzey donanmasının düşman kıyı denizyollarındaki başarıları batırılan nakliyelerin sayısı, esirler, birçok Alman esirlerinin ikmalsizlikten şikâyetleri ve nihayet Alman tebliğlerinde ihti at ile hafif dozda ve yumuşatarak verilmiş olmasına rağmen kayıpların tehlike arzeden şekilde büyümesini gizleyemiyen itiraflardan meydana çıkmakta idi. Bu hususta diğer bir alâmet te Almanların yalnız plânları değil aynı zamanda komutanlarını da değiştirmeleri idi. Ancak kutup kuvvetleri amiralinin üç defa değiştirilmesine rağen işler düzelmemişti. Batan nakliyelerin harbin ilk senelerine nazaran artması kuzey donanmasının büyümekte olan başarısına delâlet ediyordu.

Bu cihetlere Alman deniz ulaştırma hatlarının Finmark'dan güneye Gategat'a kadar olan kısmının ve esas Alman limanlarının İngiliz gemi ve uçakları tarafından deruhde edilmiş olduğunun ilâvesi lâzımdır.

Düşman deniz üslerine karşı yapılan harekât

Ulaştırma yolları boyunca olan muharebe yalnız denizyollarına hasredilmemişti. Aynı zamanda hareket ve muvasalat limanlarına karşı da harekât yapılmakta idi. Burada adı geçen limanlar konvoyların teşekkül ettiği ve nakliyelerin boşaldığı limanlardı.

Petsamo üzerine bizim Malyutka denizaltılarımızın muayyen fâsılalarla yaptıkları müstesna derecede mahirane ve cür'etkârane akınlar ve Varanger fiyordundaki Alman nakliyelerine ve üslerine hava kuvvetleri tarafından indirilen sistematik darbeler düşmanın deniz nakliyat şebekesine karşı girişilen bu çarpışma şeklini tasvire kâfidir. Burada ana rol bahriyenin hava kuvvetlerine düşmekte idi. Narvik kahramanları için tasmim olunan yükleri ve ordu ihtiyatlarını taşıyan tonajda uğranılan felâketengiz kayıplardan, kara üzerinden Murmansk'a varmanın imkânsızlığından ve Sovyet limanlarına müteveccih müttefik konvoylarını bozguna uğratmak için yapılan teşebbüslerinin semeresiz kalmasından acı bir şekilde haberdar olan Alman komutanlığı kendi yollarındaki tedafüî harekâta ilâve olarak Sovyet donanması ve onun hava kuvvetlerine karşı azimli bir hava mücadelesi açmağa karar verdi. Bu mücadele hassaten üslerimize ve hava meydanlarımıza tevcih olunmuş bir sıra hava taarruzlarile başladı.

Diğer bölgelerde olduğu gibi daha harbin ilk gününde Almanlar bizim kuzey donanmasını yok etmeğe teşebbüs etmişler fakat bu teşebbüs Kronştad ve Sivastopolda olduğu gibi şerefsiz bir şekilde akim kalmıştı. Bundan sonra Luftwaffe kâfi kuvvet toplayarak Murmansk

üzerine büyük ölçüde harekâta girişti ve hedeflerine varmak için bütün mutat Nazi usullerini kullandı. Şehir gece gündüz, alçak ve yüksek irtifalardan ve pike ve ufkî bombardımanların darbelerine maruz kaldı. Avcılar refakatinde bombardımanların böyle harekâtına muayyen grupların yaptıkları şaşırtma ve diversiyonlar da ekseriya karıştırıldı. Bazı defa bombardıman veya vurucu kuvvet olarak kullanılan refakatsiz avlar tarafından da âni darbeler indirildi.

Bu kesif faaliyet pek çabuk durduruldu ve Nazilerin harareti serinledi. Hedeflerine yaklaşmada ve hedeflerinden uzaklaşmada düşmana verdirilen hatırı sayılır kayıpların peşinden Almanların kendi hava meydanlarına Sovyet hava hücumları neticesinde uğradıkları zayiat pek kısa zamanda Almanlara bütün bu sergüzeştin nekadar verimsiz olduğunu gösterdi. Aynı zamanda bu uğranılan kayıplar mukabilinde Sovyet uçakları, gemileri ve kıyı tesislerine yapılan hasar ve verdirilen kayıpların mühim olmaması dolayısile telâfi edilmiş te olmuyordu. Düşman bir tek Sovyet üssünü dahi savaş dışı edememişti. Almanlar burada da diğer cephlerde olduğu gibi taarruzdan vaz geçip müdafaada karar kıldılar. Kuzey donanması havacıları hava üstünlüğünü idameye devam ettiler.

Düşmanın havadaki taarruzî harekâtının akametine bizim uçaksavar müdafaamızın ve bilhassa uçaksavar topçusunun faaliyetinden başka diğer bir faktör daha müessir olmuştur. Bu, kuzey donanması av pilotlarının kahramanlık ve maharetidir. Bunlar iki defa Sovyet kahramanı olan Safonov'un an'anesini ihya etmişlerdir.

Düşman üslerine karşı girişilen harp yalnız mukabelei bilmisil için olmadığı gibi bir sıra tesadüfî çarpışmalardan ibaret te değildi. Bu işler muhasamatın ilk gününden itibaren kuzey donanması tarafından girişilen harekâtın genel plânının bir parçası olmak üzere sistematik olarak sevk ve idare edilmişti. Alman ve Fin üslerinin liman ve mersalarında hedefine kadar götürülen denizaltı ve torpitobot hücumlarına ve denizden [1] su üstü gemilerinin ağır top ateşine ilâveten Sovyet bombardıman ve torpi o uçakları düşman üslerini ve bilhassa keşif vasıtalarımızın büyük sayıda düşman nakliyelerinin mevcudiyetini rapor ettikleri yerleri metodik olarak vurdular. Berhava edilmiş ve yakılmış ambarlar ve cepane depolarının, tahrip olunmuş rıhtım ve iskelelerin büyük sayısı kuzey donanması hava kuvvetlerinin faaliyetini göstermektedir. Maamafih Almanlar için en acı kayıplar üslerinde batan nakliyelerdi. Kendileri kıymetli olan bu gemiler battıkları zaman da liman ve iskeleleri bloklamış oluyorlardı.

Kuzey donanması havacıları hakkında yazanların kuzeyin kendine has şartlarını aklından çıkarmaması gerekir. Havanın huşuneti, aylarca

[1] Bir seferinde Barents denizindeki bir Alman üssüne Sovyet ve İngiliz harp gemileri tara ından kombine bir taarruz tertiplenmişti.

süren sonu gelmiyen kutup geceleri, mecburî inişin hemen de ölüm demek olduğu kıyıların tondra vahşiliği ve tek motorlu kara uçaklarının denizde uzaklara kadar harekât yapmağa mecbur olması ve saire, hep bu şartların meyanındadır. Bittabi aynı güçlüklerle Alman havacıları da karşılaşıyorlardı. Ancak şu farkla, hava şartlarına rağmen bütün Sovyet havacıları uçuyorlardı. Halbuki mümasil şartlar altında düşmanın ancak asları ve her zaman da aynı adamlar olmamak üzere uçmağa cesaret ediyorlardı.

İngiliz hava kuvvetlerinden ve Lenin nişanını hâmil Albay İsherwood kutupta hava muharebesi zevklerini tatmıştı. Bu zat bir kere : " Burada ancak Ruslar uçabilirler „ demişti. Kendisi kutup uçuşu san'atının üstadı olan bir havacı tarafından silâh arkadaşlarını övmek için söylenilmiş bulunan bu sözler, kutupta cari şartlar altında birkaç sene vazife görmenin nekadar güç olunduğunun lâyıkıle takdir edilmiş bulunduğunu göstermektedir.

Bizim Okyanus ulaştırmamız üzerine harp

Düşman Varanger fiyorduna ilâve olarak kuzey sahnesinde bir sıra üslerden faydalanmakta idi. Bu üsler Norveç kıyısında Narvik ile Hammerfest arasında uzanmakta olup esas liman Alten Fijord idi. Bunda ve mücavir fıyordlarda Almanlar büyük gemilerinin harekât üslerini tertiplemişlerdi. Bu gemilerin ikmal ve sair ihtiyaçları donanma yardımcı gemileri, fabrika gemileri, ve geçici kıyı kolaylıkları ile sağlan akta idi.

1942 ortalarında evvelce Trondeim'de üslenmiş olan büyük Alman gemileri Nervik'in kuzeyindeki girintilerde sık sık görünmeğe başladılar. 1943 te Alten Fijord'daki yeni üslere intikal etmiş bulunuyorlardı. O sırada burada üslenen gemiler Tirpitz, Scharnhorst muharebe gemilerile Amiral Sheer, Amiral Hipper ve Lützow kruvazörleri, iki hafif kruvazör, 8 - 12 muhripti. Bu kuvvetin miktarı zaman zaman münferit gemilerin Baltık limanlarında tamir için gönderilmesi dolayısile değişmekte idi. Filo toplu olmayıp birkaç fiyorda dağılmış bulunuyordu.

Burada esas hedef olan amiral gemisi Tirpitz umumiyetle Alten Fijord'un dibinde birkaç sıra manina ve ağın gerisine ve yalnız denize karşı değil aynı zamanda alçak irtifadan uçan uçaklara karşı da gizlenmiş olarak bulunuyordu. Dar limanın etrafında yükselen yarlar burasını ideal bir gizlenecek yer haline getirmişlerdi.

Düşmanın demir yerleri iyi seçilmiş idi. Kayalıkların dış hattından 60 kilometre içeride ve bir tarassut istasyonu şebekesile muhafaza olunan gemiler havadan âni hücumlardan masun bulunuyorlardı. Girintilerin labirenti ve denize olan beş mahreç büyük gemilere harekât için denize çıkarken veya üsse dönerken hareketlerini gizleme imkânı vermekte idi.



Kuzey Norveçte Alman Deniz kuvvetleri konuşu
Şekil-4

Naziler burasını ana kuvvetleri için üs olarak seçerken şu mülâhazaların tesirinde kalmışlardı:

1 — Ludwigahafen, Wilhelmshafen, Kiel, Hamburg, Stettin ve Danzig'e karşı İngiliz ve Amerikan ağır bombardıman uçaklarının büyük ölçüde harekâtı başladığı zaman birşey olmasa dahi bu deniz üsleri rahat edilemiyecek bir sığınak haline gelmişlerdi. Kiel'in Londra'dan mesafesi (hava) 750 kilometre (405 mil) olduğu halde en kuzeydeki İngiliz üssü olan Skapaflow'dan Alten Fijord'un mesafesi 1775 kilometre (958 mil) idi. Dönüş uçuşu mesafeyi iki misli yaptığı için bu mesafe modern büyük ve uzak mesafe bombardıman uçaklarının dikkat nazarına almaları gereken bir faktör olmakta idi. Bundan başka bir sene içinde Kiel - Londra yolunda, Orkney - Alten yoluna nazaran daha kesretle iyi hava şartları elde edilebiliyordu.

Alman büyük gemilerinin tedrici olarak kuzeye doğru hareketi ve en nihayet Alten Fijord'a intikali bu sebepten esas olarak onları müttefik uçaklarının vuruş menzili dışına çıkarmak için bir çare idi. Bu gemiler daha kuzey doğuya götürülebilirlerdi. Norveç kayalıklarındaki seyrisefain şartları bunu tamamile makul bir hareket göstermekte idi. Ancak o zaman Alman üsleri bizin kuzeydeki hava meydanlarımıza çok yaklaşmış olacaktı. Halbuki kuzey burnundaki konvoylardan edindikleri tecrübelerle Almanlar bu cihetin hiç te istenmiyecek birşey olduğunu öğrenmişlerdi.

2 — İngiliz hava kuvvetleri bütün vasıtalarla Almanlara karşı mayn harbi yapmakta idiler. Bu meyanda düşman üslerinin içlerine, methallerine ve yollarına da uçaklarla mayn dökülmekte ve bu iş yalnız kuzey denizine hasredimeyip Baltığın güney batı bölgesine de tevcih olunmakta idi. İngiliz denizaltıları da Heligoland'tan Kattegat'a kadar olan yollarda düşman tonajına azim kayıplar verdirmekte idiler. Ancak Norveç kıyıları yakınlarında ve fiyordlardaki büyük derinlikler [1] ve fiyordların açık denize olan müteaddit methalleri Alman gemilerinin Alten Fijord'da abluka edilmesi hususunda maynın bir vasıta olarak kullanılması kifayetini çok azaltmakta idi.

Almanlar böylece gemilerini Alten Fijord'taki üslerine intikal ettirmek suretile aynı zamanda mayn ablukasından kaçınma imkânını aramışlardı.

Alman komutanlığı her halde Norveç adalarının ve döküntülerinin girintili ve dolambaçlı durumunun gemilerini denizaltılara karşı da koruyacağını ummuştu. 23 - Eylül - 1943 te İngilizlerin ufak denizaltılardan mürekkep kuvvetinin teferruatlı manialarını zorlayarak Tirpitz muharebe gemisini ininde torpitolamasından aldıkları ders onlara bu kanaatlerinde nekadar aldandıklarını göstermişti.

[1] Alten Fijord'da derinlikleri 400 metre (216 kulaç) tan fazla olan bölgeler vardı.

3 — Yukarıdaki mülâhazaların ikisi de basiretkârane ve mantıkî görünebilir. Ancak bunlar haddi zatında tedafüî mahiyette idiler ve hattâ 1942 senesinde bile Almanlara kat'î bir sonuç kazandıracak şeyler değillerdi. Almanlar ise o sıralarda daha harbi kazanmak ümitleri beslemekte idiler.

Bu itibarla Alten Fijord'un yalnız bir sığınak olarak değil aynı zamanda Alman su üstü gemilerinin müttefik konvoylarına karşı harekâtını sağlamak üzere bizim dış denizyollarımızı menzili içinde bulunduran ileri sürülmüş bir harekât üssü olarak mütalea edilmiş olması icap eder.

Bismarck'ın 27 - Mayıs - 1941 de imhasile neticelenen son çıkışı Alman komutanlığına İngiliz tarassut mevkilerinin ve harp gemileri konuşunun Atlantik'e bu şekil çıkışları, bilhassa Almanlar bu şekil harekâtın vâsi şekilde propagandasını yaptıktan sonra, ümitsiz bir macera haline soktuğunu göstermişti. Eğer bir Alman akıncısı böyle birşeye cür'et ederse mesele onun hangi arz ve tulde batırılacağı oluyordu. Ve bu ise Almanlardan ziyade hava şartlarına ve günün vaktine tâbi bulunuyordu.

Bismarck'ın verdiği ders ile ondan evvel Graf Spee'den (13 - Aralık - 1939 da batırılmıştır) alınan ders ve Scharnhorst, Gneisenau ve Prinz Eugen'nin Brest'deki zoraki ataleti Almanlar tarafından gereği gibi dikkat nazarına alınmıştı. Artık Atlantik içlerine doğru çıkışlara cesaret edemiyerek kuzeyde bir ölüm - dirim mücadelesi için toplanmışlardı. Kuzey denizyollarındaki bu muharebe esas olarak Norveç'in kuzey kıyılarında üslenmiş denizaltı ve uçaklar tarafından kazanılacaktı. Alman donanmasının büyük gemileri de şimdi Norveç ve Barents denizi hudutları içinde toplanmıştı.

Kıyılarımızla İngiltere ve Amerika arasında iki taraflı büyük konvoy gidiş gelişi olduğu halde Alman donanması su üstü gemileri göze batar bir cür'et gösterememişlerdi. Bu sıralarda bizim ulaştırmalarımızı kesmek için istekli olmalarına rağmen, Almanların ellerinde kalmış olan muharebe gemileri ve kruvazörlerin kaybını göze almaktan çekindikleri aşikârdı. Zira bu gibi gemileri yerine koymaları mümkün değildi. Büyük gemi inşaatı durdurulmuştu. [1].

Habin bu safhasında düşmanın büyük gemileri müttefik ulaştırma yollarında üç defa görülmüştü.

[1] Sovyet basını Alman stratejisinin maceracı mahiyetinden bahsederken bu tâbiri sık sık Alman donanmasının günlük faaliyet'ne de teşmil etmişlerdir. Bu tamamile doğru değildir. Almanyanın deniz stratejisi bittabi tam mahiyeti ile maceracıdır. Almanyanın diğer silâhlı kuvvetlerile beraber donanmasının da harekâtını semeresiz kılan ve onu nihaî mağlûbiyete sürükliyen de budur. Alman donanmasının maceracı ruhu kendisini en iyi büy k harekâta girişilmek üzere bulunulan anlerde gösterir Günlük harekâtta ise bu maceraperetlik zaman zaman tutulan fevkalâde dikkatli ve basiretli hareket tarzı ile maskelenmiştir.



1942-43 senelerinde Alman Su üstü kuvvetleri harekât sahası

Şekil-5

Tirpitz ile Scheer gemileri 5 - Temmuz - 1942 de muhripler ve uçaklar tarafından kuvvetli şekilde refakate alınmış olarak açık denize çıktılar. Sabit kalan kutup gündüzü Alman uçaklarının harekât sahasını bütün 24 saat zarfında keşfetmelerini ve bu itibarla büyük İngiliz kuvvetlerinin civarda bulunmadığına kanaat getirmelerini mümkün kılıyordu.

Almanlar herşeyi dikkat nazarına almışlar yalnız Sovyet denizaltı komutanı ve Sovyet Birliği kahramanı Lunin'i düşünmemişlerdi. Bu subay zikzak yapan refakat zincirinden girerek Tirpitz'i torpitolamış ve o kadar ciddî hasara uğrutmuştı ki; Almanlar harekâta devam etmemişlerdi. Büyük muharebe gemisi üslerinden çağırılan diğer gemilerle refakati takviye edilmiş olarak üssüne topallayarak dönmüş ve bu esnada müttefik konvoyları hiçbir maniaya çatmadan varacakları yere seyirlerine devam etmişlerdi.

Birkaç ay Tirpitz hakkında birşey işitilmemiş ve Seharnhorst, Amiral Scheer ve kruvazörler el değmemiş durumda bulunmakla beraber Almanlar bu son derslerini o kadar ciddiye almışlardı ki; ondört ay başka bir harekete cür'et edememişlerdir. Bu fâsılada Sovyet Birliğinin İngiltere ve Amerika'ya olan dış denizyolları yalnız Alman denizaltıları ve Stuka'larına bırakılmış maamafıh düşman muhripleri konvoylara taarruz için birkaç neticesiz teşebbüs yapmıştır.

İngiliz donanması Almanları kandırarak dışarı çekip muharebeye mecbur etmek için Norveç sularında hiçbir gizlilik ve saklamaya riayet etmeden manevralar yapmış fakat hepsi boşa gitmiştir. Alman su üstü gemileri daima gözden uzak kalmıştır.

Bir hareket başlangıcı

Alman büyük gemileri bir sene hareketsiz kaldıktan sonra, en nihayet 11 - Eylül - 1943 te Berlin, kuzeydeki Alman büyük gemileri tarafından yapılan büyük ölçüde bir hareketi dünyaya bildirmiştir.

"9 - Eylülü takip eden gece Alman harp gemileri ve büyük bir kuvvei seferiye Spitzbergen'deki askerî hedeflere karşı büyük ölçüde bir hareket yapmıştır. Alman gemileri kıyı tahkimatını tahrip etmiş, telsiz istasyonu ile meteoroloji istasyonu, liman tesisleri, kuvvet istasyonu, deniz maynları, büyük yakıt sarnıçları, bir cepane deposu ile erzak deposu ve diğer ambarlar da dahil bütün belli başlı tesisleri havaya uçurmuştur. Birçok esir alınmıştır. Kuvvei seferiyenin bütün birlikleri üslerine dönmüşlerdir. „

Birçok değişikliklerde, kahramanlık ve heyecan verici şeylerle şişirilerek bu hikâye aylarla tekrarlandı - bilhassa Alman halkına yapılan radyo yayınlarında bu işe önem verildi. Her seferinde de hikâye şu nakarat ile bitiyordu : "Kuvvetlerimiz hiçbir kayba uğramamıştır. Bütün gemilerimiz emniyetle üslerine dönmüşlerdir. „ ve saire.

Bu Alman haberlerinin çoğu memleket dahilinde sarfedilmek için olmakla beraber aynı ruh ile hariçte bazı mahfillerde akisler yaptırılmıştır. Stokholm radyosu Alman kaynaklarından olduğunu kaydederek 2 - Ocak - 1944 te dinleyicilerine şu " hakıkati „ isal eylemiştir : "Eylûlde âni bir darbe ile Alman bahriyesi birlikleri Spitzbergen'deki İngiliz istinat noktasını birçok aylar için olmak üzere işe yaramaz hale sokmuşlardır. İngilizler Moskito tipi denizaltılarla Norveç fiyordlarındaki büyük Alman gemilerine hücum için boş teşebbüslerde bulunmuşlardır.„

Başlangıçta Almanların bu 10 ve 11 - eylûl harekâtı az çok heyecan uyandırmıştı. Hakikat halde ise Spitzbergen üzerinde hiçbir zaman herhangi bir savunma mevcut bulunmıyordu. Orada yakıt sarnıcı ve cepane deposu da yoktu. Bunun basit olarak sebebi adada hiçbir vakit bir muh fız kuvveti veya istinat noktası mevcut bulunmamış olması idi. Elektrik kudret santralı ve madenlerin çalıştırılmasına yarayan diğer tesisler daha harbin ilk günleri sökülmüş ve taşınmış bulunuyordu. Bu itibarla Alman bahriyesinin yaptığı ve Donkişot'un değirmenlerle çarpışmasına benziyen muharebe daha başlangıçtan çok şüphe uyandırmış idi. Bazıları bunun İngiliz veya Sovyet bahrî kuvvetlerinden bir kısmını tuzağa düşürmek için tertiplenmiş bir hud'ai harbiye olduğunu tahmin ettiler. Bu " Büyük „ harekâtın şartlarının ve tafsilâtının daha dikkat ve itina ile incelenmesi hakikî mahiyetini ortaya koydu. Bu cihet muhtasar olarak aşağıda arzedilmiştir.

Tirpitz, Scharnhorst, Lützow ve 8 muhripten ibaret filonun çıkışından evvel bütün kuzey sahnesinin çok esaslı hava keşfi yapıldı. Alman keşşafları müttefiklere ait bir tek nakliye veya harp gemisi görmediler. Alman filosu hareketini gizlemek için bütün çarelere baş vurmuştu. Karanlığın koruması altında kıyıdan açıldı ve fecir vakti Spitzbergen'in Ice fiyordundaki maden tesisatı önünde göründü. Metrûk kulübe ve barakaları topa tuttu ve geldiği yoldan Norveç kıyılarındaki üssüne döndü. Bundan sonra o ateşli radyo yayınları başladı [1].

Alman komutanlığı müttefik vasıtalarile temasa gelmekten sakınmakta idi. Bu itibarla hiçbir kayba uğranılmadığı üzerindeki ısrarının mânası anlaşılabilir. Ancak bütün bu harekete ne lüzum vardı? Cepane bir tarafa Almanya için o kadar kıymetli olan ve bu uğurda harcanmış bulunan yakıt tahrip edilmiş olan madenci kulubelerinin birkaç misli değerde bulunuyordu. Fazla olarak ta bu kulübeler uzun zamandanberi metrûk bulunuyorlardı.

Hakikatte bu, büyük ölçüde bir gösteri olup stratejik zaruretlerden ziyade siyasî sebepler icabı yapılmıştı ve bunun mânası ancak Teu-

[1] Hammerfest'den Ice Fijord'a olan mesafe 498 mildir ve 20 mil ile 25 saatte 24 mil ile 21 saatte alınabilir. Bütün harekât, başlangıç ve sonu kutup şafağına raslamak üzere iki güne lüzum göstermekte idi.

ton'lara has düşünce şeklinin mantıkî silsileleri ile izah olunabilir. Bu bahsolunan Alman tefekkür şekli topyekûn ve boş harbin dört senelık güçlüklerile kararmış bulunuyordu.

Bu gürültülü harekâtı gerektiren olaylar şunlardı:

1943 te Büyükamiral Doenitz'in komuta makamına geçmesile başlıyan topyekûn denizaltı harbi eylûl ayında en yüksek haddine varmış ve bundan sonra müttefiklerimiz tarafından geliştirilen çok geniş ve faal denizaltı savunma tertipleri neticesi olarak bu tesir zevale yüz tutmuştu. Alman su üstü donanması yeni kayıplara uğramak endişesile bir sene kadar âtıl kalmıştı.

Harbın ilk günlerindeki kısmî Alman hava üstünlüğü devamlı bir şekilde sönmüş ve en nihayet Reich'ın hem silâhlı kuvvetleri ve hem de halkı yalnız bu cihetin farkına varmakla kalmamış aynı zamanda Alman endüstri merkezlerine yapılan ağır akınlar sıklaştıkça neticelerini de gittikçe tesiri artmak üzere hisse başlamışlardı.

İşler en nihayet öyle bir şekil almıştı ki; halkın maneviyatını yükseltmek için birşey yapılmak, Alman silâhlarının zaferini gösterecek birşey ortaya konmak lâzımgelmişti.

Bu durumda doğu cephesinden gelen haberler meş'um t sirler yapıyordu. Bılhassa " Harbin dönüm noktası „ ve " Stalingrad'ın intikamı„ olacağı uzun boylu ilân edilmiş olan Alman taarruzunun başarısızlığından sonra bu tesir artmıştı.

Aşağıda verilmiş olaylar ve tarihler değerli bir kıyaslama yapmağa kâfidir:

5-temmuzda hava kuvvetleri tarafından desteklenen büyük Nazi tank ve piyade kuvvetleri Orel - Kursk ve Kursk-Belgorod istikametinde taarruza geçmişlerdi. Bu taarruzu takip eden şiddetli çarpışmalarda kıtaatımız düşmanı yıpratarak en iyi tümenlerini eritmiş ve Alman yaz taarruz plânlarını altüst etmişti. Bundan sonra da Kızılordu kendi büyük ölçüdeki taarruzî harekâtına b şlamıştı.

Kıtaatımız 5 - ağustosta Orel ve Belgorod'u zaptettiler. 8 - Ağustosta Kharkow ve 30 - ağustos'ta Taganrog alındı.

10 - Temmuzda müttefikler Sicilya'ya çıkarma yaptılar. 5 - Ağustosta Catania zaptolundu. 18 - Ağustosta son Alman ve İtalyan kuvvetleri Sicilya'yı tahliye ettiler ve ondan sonra Apennine yarımadası için hakikî bir istilâ tehlikesi baş gösterdi.

7 - Ağustosta Amerika deniz komisyonu 1943' ün ilk yedi ayında yalnız Birleşik Amerika'daki tezgâhlarda tutarı 10,485,000 ton olan 1046 tüccar gemisi yapılmış olduğunu bildirdi.

8 - Ağustosta İngiliz Admiraltısı harbin 46 ayı zarfında (yani 30 - Haziran - 1943 e kadar) İngiliz harp gemileri, denizaltıları ve hava kuvvetleri tarafından topyekûn 9,945,683 ton Alman ve İtalyan gemisinin ba-

tırılmış, hasara uğratılmış veya zaptedilmiş olduğunu ilân etti. Bu rakam İngiliz maynlarile tahrip olunmuş gemileri de ihtiva ediyordu. Fakat Sovyet harp gemileri ve uçakları tarafından verdirilmiş kayıplar bu yekûna dahil bulunmuyordu.

Böyle korkunç bir olaylar ve tebliğler serisi Doktor Goebbels'in bütün propagandalarına rağmen Alman halkına müessir olmaktan hâli kalmadı. Onların dikkatini başka taraflara çekmek için birşeyler yapılmak lâzımgeldi. Böyle bir hareketin yalnız propagandası kâfi gelecekti.

İşte yalnız bu, Alman büyük gemilerinin Spitzbergen'e karşı yaptıkları reklâm hareketine saik olmuştur ve bu cihet hareketin İngiliz donanması ve Sovyet denizaltılarına rasgelmek ihtimallerinin hariç tutulmak üzere düzenlenmesi sebebini izah eder.

Uzak denizyollarındaki mücadele devam ediyor

Alman gazeteleri Spitzbergen üzerine yapılan "kahramanca akın„ nın stratejik mânası üzerinde çene çalmağa daha tam yorulmadan Tirpitz muharebe gemisinin İngiliz donanması tarafından yapılan hususî bir hareket neticesi üssünde ciddî olarak hasara ugradığı öğrenilmişti. İngiliz bahriyesinin açık denizlerde Nazi amiral gemisi ile karşılaşmaktan ümidini kestiği görülüyordu. Mükemmel hazırlıklardan sonra hususî bir tipte müteaddit ufak denizaltılar 23 - Eylûl - 1943 te Alten fiyordundaki denizaltı barajı da dahil bütün savunma şebekesinden geçerek Tırpitzi torpitolamışlardı. Bu gemi o kadar fena hasara uğramıştı ki; Nisan 1944 e kadar hizmete hazır duruma getirilememişti. Muvakkat olarak yaraları kapanan gemi Almanyaya götürülecekti.

Bunu uzun bir sükûnet devresi takibetti ve hiçbir düşman su üstü vasıtası meydanda görülmedi. Uzayan kutup gecelerinin koyulaşan şafakları denizyollarında denizaltı harekâtını ve Luftwaffe faaliyetini tahdit etmekte idi. Müttefik konvoyları çok az kayıpla veya hiç kayba uğramadan gidip geliyorlardı.

Ancak, doğu cephesinde Almanların fenalaşan durumları Berlin ve diğer Alman şehirlerine havadan indirilen ve ardı arası kesilmiyen darbeler ve Moskova ve Tahran konferanslarından sonra harbin fevkalâde ümitsiz bir hale girmesi gibi âmiller Alman komutanlığını Scharnhorst muharebe gemisini boş bir hareket için ortaya atmağa sevketti. Bu hareket adı geçen geminin 26 - Aralık - 1943 te kuzey burnu açığında Amiral Fraser komutasındaki bir İngiliz kuvveti tarafından batırılması ile nihayet buldu.

Basın tarafından gayet etraflı olarak anlatılmış bulunan Scharnhorst'un sonu kuzey sahnesinde stratejik şartları değiştiren mühim bir faktör oldu.

Nazilerin buna benzer sergüzeştlere tekrar girişmeyeceklerini sanmak bittabi yanlış olurdu. Düşmanın kruvazör, denizaltı ve uçak faaliyeti tehlikesi berdevamdı. Ancak bu kabîl faaliyetler artık önce gerekenden çok daha ufak kuvvetlerle felce uğratılabilecekti.

Scharnhorst'un harekâtının en bariz vasfı Alman komutanlığı tarafından yapılan mütevali hatalardan ziyade bu hareketin beyhudeliği ve maksatsızlığı idi. Zira gemi daha açık denizde ilk teşebbüsünde ve bir tek ikmal gemisi tahrip etmeden veya hasara uğratmadan batırılmıştı.

Bir cihetin işaret edilmesi yerinde olur. Şarnhorst'un takibi ve batırılması kutup gecesi şartlarında cereyan etmişti. [1] Yani bu olay gizliliğe ve sürate ziyadesile bağlı bulunan akın hareketlerine hep en müsait telâkki edilen karanlık devresi içinde geçmiştir.

Böylece yeni teknik ortaya yeni taktik çıkarmıştır.

Daha sonraki olaylar İngiliz üslerinin uzaklığının ve döküntülü kıyıların girinti ve çıkıntılarının Alman donanmasını başka darbelerden korumak hususunda faydaları olmıyacağını aşikâr olarak ortaya koydu.

3 ve 5 - Nisan - 1944 te İngiliz gemileri peşpeşe iki hareket yaptılar. Bu hareketlerin hedefi iptidaî onarımı henüz tamamlanmış olan Tirpitz gemisini tahrip idi. Uçak gemilerinden harekât yapan avcılar tarafından korunan bombardıman uçaklarının kitle taarruzu tevcih olundu. Şiddetli savunma ateşile korunmasına rağmen Ko fiyordunda demirli bulunan Tirpitz müteaddit tam isabetler aldı. Batmadı amma bir kere daha ağır hasara uğratılmış oldu ve görünüşe göre bir hayli müddet için savaş dışı edildi.

1944 başındaki durum

Alman deniz stratejisinin sakatlığı ve bu itibarla önüne geçilemiyen aczi kuzey sahnesinde kendisini aşikâr olarak göstermişti. Almanların muazzam gayretleri, kuzeydeki insan ve malzeme sarfiyatı onlara muadil derecede azîm kayıplara mal olmuştu. Cephede çok övdükleri taarruzlarından vazgeçmeğe zorlanılan Almanlar savunma yolunu tutmağa mecbur oldular ve donanmamızı bozguna uğratarak üslerini ve ulaştırmalarını zaptetmek yerine kendi nakliyelerinin korunmasını düşünmek zorunda kaldılar. Almanlar Atlantikte sistemli harekât tertiplemek yerine kutup bölgesinin dar bir parçasında boş ve hikâye kabîlinden akınlara inhisar eden harekâta mecbur oldular.

Büyük gemilerinin Norveç'in kuzey girintilerinde toplanmasının bir faydası olmadı. Emir ve komutayı sık sık değiştirmeleri aynı derecede boş oldu. Nakliyelerini yedi misli refakat ile konvoy etmeleri de birşey sağlamadı. Gittikçe eriyen Alman bahriyesi kendisinin tahrip edilmesine mukabil değeri kadar bir zarar yapamadı. Düşman hava kuvvetleri mik-

[1] 26 - Aralıkta bu arzlarda 4 saat şafak ve 20 saat karanlık müddeti vardır.

tarı da aynı şekilde azalmakta idi. Zira bunların yerleri ancak başka cephelerden buraya uçaklar tertiplemek suretile doldurulabiliyordu. Alman tonajının azalması ise yerlerine başkalarını koymak mümkün olmadığı için içtinabı imkânı olmıyan bir hal idi.

Varanger fiyordu bölgesindeki stratejik üssün Nazilere daha büyük güçlükler çıkaran bir tuzak olduğu anlaşıldı. Halbuki bir zamanlar burası gelecek istilâ hareketleri için bir sıçrama tahtası olmak üzere o kadar faydalı ve güvenilebilecek gibi görünmekte idi.

Donanmalarımızın en genci olan ve 1933 te bu maksatla bilhassa Murmansk'a gelen Josef Stalin tarafından ilk olarak görevlendirilen kuzey donanması işlerini başarı ile gördü. Bazı kayıplara uğramakla beraber harp içinde büyüdü ve kuvvetlendi. Maamafih en mühim cihet personelinin güç kutup şartlarında çetin ve karışık günlük muharebelerde çelikleşmiş olması hususu idi.

Kızılordunun yanlarını korumak için geçen başarılı bir mücadelede kazandıkları tecrübe ile kuvvetlenmiş ve aynı zamanda müstakil hava ve deniz harekâtında pişmiş bulunan kuzey donanması personeli düşmana yeni ve ka'i darbeler indirmek için iyi hazırlanmışlardı.

IV. Bölüm

Karadeniz cephesindeki harp harekâtı

Harbin ilk zamanlarındaki durum

Harbin arifesinde Karadenizdeki durum diğer cephelerden tamamen farklı idi. Bu denizde Almanların ne deniz kuvveti ne de böyle bir kuvvet için üsleri mevcut bulunuyordu. Maamafih Tuna üzerinde cereyan eden şüpheyi calip hareketler hakkında raporlar alınmakta, Alman deniz subayları her zamankinden daha sık olarak Bulgar ve Rumen liman ve hava meydanlarında görülmekte idiler. O sıralarda bu iki memleket te Sovyetler Birliği ile siyasî münasebetlerini muhafaza etmekte bulunup Sovyet hükûmeti uhdesine düşenleri sadakatle yerine getirmekte olduğu için şikâyet edecek durumda değildiler.

Karadeniz donanmasına ve onun hava kuvvetlerine mutat sulh eğitimini bu memleketlerin karasularından uzakta yapmaları için emir verilmişti. Anlaşmamazlığı bâdi olacak bütün sebeplerden sakınılmak isteniyordu.

Tarihin kaydettiği en büyük ihanetin günü olan 22-Haziran-941 saat 02,45 te uyku içinde olan Sivastopol ve Odesaya ilk bombalar düştüğü zaman bunları atan Svastika işaretli uçakların Romanya hava meydanlarından geldiklerini ve Rumen benzini kullanmakta olduklarını takdir için hesaba ve haritaya lüzum yoktu. Büyük istilâcının izlerini küçük müstevlilerin takip edecekleri anlaşılıyordu. Rumen deniz kuvveti ve hava kuvveti bittabi ciddî bir tehlike teşkil etmemekte idi. Alman silâhlı kuvvetlerinin Sovyetler Birliği güney bölgelerine ve aynı zamanda Karadeniz donanması ile bu donanmanın üslerine yüneltecekleri taarruz için Rumen topraklarını kullanmaları imkânı çok daha vahim telâkki edilmekte idi.

Alman komutanlığının Karadeniz seferi başlangıç plânlarının, onların standard şekillerine uygun olduğu ve böylece diğer Sovyet sularında tatbik olunan plânın aynı bulunduğu anlaşılmıştır. Onlar burada da Kızılordunun bir yıldırım darbesile çökmesine ve Alman ordusunun muzafferane Moskova, Urallar ve Kafkasyaya yürümesine güveniyorlardı. Bu plânın esas umumî veçhesi Trans Kafkas üzerinden İran içerlerine galibane yürümek gibi çok uzak hesapları ihtiva etmekte idi. Almanlar orada Mısır'ın zaptını yeni tamamlamış aynı suretle muzaffer Rommel'in kuvvetlerile birleşecekler ve sonra Hindistan veya Arabistan içerlerine yürüyeceklerdi. [1] Bu azametli manevranın müteakıp hedefinin

[1] Almanlar Kafkaslardan acele ric'at'leri sırasında bazı teçhizatlarını bırakmağa mecbur olmuşlardı. Kıtaatımız Georgievsk'de istasyon manevra sahasında ganimetler

vâzıh olarak tayin olunmamış bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu ihtimalki Almanların tahayyül hususundaki mahdudiyetleri neticesi idi.

Bu çok çömert plânın daha ilk kısmı Kızılordu tarafından verilen şiddetli savunma muharebelerile altüst olmuştu. Daha sonraları ise, aynı hareket Alman komutanlığının bütün hesaplarını hiçe müncer etmişti.

Bu "Karadeniz plânı„ Nazi usullerinin muayyen kalıplarına göre yürütülecekti. Havadan indirilecek âni darbeler donanmamızın ana kuvvetini imha edecek ve kalan harp gemileri de Sovyet üsleri Alman ordusu tarafından karadan zaptolununcaya kadar mayn tarlaları ve denizaltı ablukasile bulundukları yerlere tıkanacaklardı. Bu harp sahnesinde böyle bir plân nisbeten makul idi. Zira düşmanın deniz kuvvetleri mahdut olup bir muharebe için Sovyet karadeniz donanmasının karşısına çıkamazdı.

Havadan indirilen ilk darbe maksadı temin edemedi, aynı şekilde bunu müteakıp yapılan abluka da başarısız oldu. Deniz üslerinin karadan zaptına gelince düşman büyük kayıplar bahasına bir zaman için olmak üzere Odesa, Nikolayef, Sivastopol, Kefe, Kerç ve Novorosiski'yi ele geçirdi. Bunlara ilâveten kısa zaman içinde üs haline getirdiği ara limanlar (Kerson, Akmesçit, Opatorya, Balaklava, Yalta, Kamışburnu, Dvuyakornaya, Anapa ve Azak dedizindeki limanlar) düşmanın eline düşmüştü. Karadeniz bahriyelileri Alman bataryalarının ateşi altında inşa halindeki gemilerini tahrip edip Nikolayefi terke mecbur oldukları zaman bilhassa müteessir olmuşlardı.

Düşman sürüleri şarka doğru ilerleyip Karadeniz sahilini aldıkça hava meydanları da ellerine geçiyordu. Bu meydanlar kıyıdan uzak memleket içinde olmakla beraber Almanların denizde harekât yapan uçaklarına üs hizmeti gördüler. Nikolayef civarında, Kırımda, Melitopol bölgesinde, Rostof'da ve Taman yarımadasında ve sonraları Krasnodar ve Maykop bölgesinde bulunan hava meydanları bu zümredendi.

Bu suretle Karadeniz donanması ziyadesile güç bir duruma sokulmuş bulunuyordu. Zira Kafkasyanın geri kalan limanları, Tuapse, Poti ve Batum normal deniz üssü olarak teçhiz edilmemiş ve sulh zamanında ancak akaryakıt ve manganez yüklemek üzere iş gören limanlardı.

Kafkasyada şartlar Karadeniz havacıları için Kırım veya kuzey Taurida'dakinden daha az uygun bulunmakta idi. Dar bir kıyı hattı ile kalmış esas ikmal üslerinden ve iç memlekete olan yollardan mahrum edilmiş, tamir malzemesi bulunmıyan ve fâsılasız bombardımana maruz kalan Karadeniz donanması her şeye rağmen düşmana karşı faal harekâta devam etti ve Kızılordunun cenahlarındaki kuvvetlere yardım et-

meyanında bir tren dolusu, sahrada kullanılacak mantar şapka ve hususî tank zinciri buldukları zaman hayrete düşmüşlerdi.

mek ve düşman denizyollarını enerjik olarak tâciz etmek olan görevini başarı ile yaptı.

Denizyolları üzerindeki kesif faaliyet düşmanı bidayette nakliyelerinin refakatini ve uçak miktarını arttırmağa ve sonra da geceleri seyrettirmeğe mecbur etti. Bu tedbirler işe yaramadı ve Nazi tonajının devamlı tahribi sürdü gitti. Nazi nakliyeleri Sovyet maynları ile havaya uçtular, denizaltılar ve hücumbotları ve bilhassa donanma hava kuvvetleri tarafından batırıldılar. Karadenizdeki düşman ulaştırma hatlarının ve üslerinin maruz kaldığı tehlikeye güzel bir örnek tedbirli Rumenlerin en güzel gemilerini Karadenizdeki tonaj kıtlığına ve Alman komutanlığının tazyiklerine rağmen bitaraf Türkiye limanlarına göndermiş olmaları hususudur. Bu gemiler Türkiyede âtıl kalmışlardır. [1]

Mevcut şartlar dolayısile (kıyı boyunda demiryollarının mefkudiyeti ve düşmanın daha sonraları Kırım yarımadasında tecrit edilmiş olması ve saire) Naziler için denizyollarını daha ziyade karanlıkta ve süratli çıkarma vasıtalarından faydalanarak kullanmaktan başka tercih imkânı bırakmıyordu. Diğer harp sahneleri gibi Karadeniz de harbin ilk gününden itibaren kesif bir mayn harekâtına sahne olmuştu. Bu harekât yalnız mayn dökücüler ve mayn denizaltıları tarafından değil aynı zamanda uçaklar tarafından yapılıyordu. Karadenizin büyük bir kısmında fazla derinlik demirli maynların ve mayn barajlarının kullanılmasına imkân vermez. Liman ve iskelelerin hemen önleri ve kuzey batı, Kerç ve Azak bölgelerindeki kıyı boyu ulaştırma yollarında ise mayn harbini tahdit edecek hiçbir şey yoktur ve buralarda mayn harbi kesif olarak yapıldı.

Karadeniz donanması Sivastopola üslenmiş olarak harbin başından itibaren şiddetli harekâta girişti. Harbin ilk günlerinde Köstenceye karşı donanmanın hafif cüzüleri ve uçaklarla müşterek bir hareket yapıldı. Düşman sularına karşı mayn hareketlerine girişildi. Bu sırada donanma hava kuvvetleri Kalas, Sulina ve Köstence düşman üslerine taarruz etmekle beraber Plueşti yakıt merkezi ve Çernovoda da Tuna üzerindeki köprü gibi stratejik hedeflere de saldırdı. Harbin en şiddetli günlerinde bile Karadeniz donanması bunlara benzer harekâtı müteaddit defalar yaptı. Bu harekât Odesa ve sonra Kırım, en sonunda da Kafkas savunmaları gittikçe artan insan ve silâh talebinde bulunduğu zaman daraltıldı. Düşman sularındaki harekâtın vüs'ati en sonunda Kafkas savunmalarının sahneye uzaklığından müteessir oldu. Bu sıralarda donanmamızın ana kuvveti Trans Kafkas limanlarındaki yeni üslerine intikal etmiş bulunuyorlardı. [2]

[1] Transilvanya ve Bessarabya vapurları (her biri 6672 gros ton) 18 - Haziran 1941 de İstanbul limanına demirlemişler ve orada kalmışlardır. Nisan 1944 te Romanyalılar Almanların zoru ile kuvvetlerini Kırımdan tahliye için bu gemileri kullanmak istedikleri zaman Türk hükûmeti gemilerin hareketine müsaade etmemiştir.

[2] Sivastopol-Köstence 338 ve Batum-Köstence 941 kilometredir.

Kızılordunun zaferleri ve bilhassa Stalingrad'taki zaferi, harbi bütün anti Hitlerci koalisyon için bir dönüm noktasına getirdiği zaman durum böyle idi. Malûm olduğu üzere Almanlar Stalingrad muharebesinin tesirlerinden kendilerini kurtaramamışlardır. Harbin bu dönüm noktası Karadeniz donanmasının Novorosiskiyi tekrar elde etmesini mümkün kıldı. Bunu diğer Karadeniz üslerinin kurtarılması için olan çetin muharebeler ve Kızılordunun bu haince taarruzun başladığı bölgelere doğru ağır hareketi takip etti.

Düşman kuvvetlerinin terkibindeki değişmeler

Harbin ilk günlerinde düşman uçaklarına ilâveten denizaltılar da görünmüştü. Bu denizaltılar Tunadan parçalar halinde naklolunmuş ve Kalas'ta bir araya getirilmişlerdi. Karadenizde üç, dört denizaltı ile harbe başlıyan Almanlar daha sonraları İngiltere ablukası ve diğer sulardaki harekât için denizaltılara şiddetle ihtiyaçları olmasına rağmen Karadenizdeki gemilerinin sayısını arttırmağa mecbur oldular. Karadenizdeki Alman denizaltıları miktarındaki bu arttırma Almanların Karadeniz donanmasının teşkilât kabiliyetini, sebat ve metanetini ve eğitimini doğru tahmin hususunda yanılmalarının sonucudur. Onlar denizde nisbeten ufak kuvvetlerle işin üstesinden gelecekleri ümidile yaptıkları yıldırım harbi plânlarında fena halde aldanmışlardı. Bu plân onları Karadenizde de Baltık ve Buzdenizinde olduğu gibi hedeflerine esas olarak uçaklarla varma teşebbüsüne sevketmişti.

Karadeniz bahrî üslerini koruyan denizaltı savunmaları, konvoylar ve harp gemileri birlikleri kâfiden daha yüksek yeterlikte olduklarını gösterdiler. Kısa zaman sonra Alman denizaltılarının hem batırıldıkları ve hem de birçoklarının harp dışı edildikleri anlaşılmıştı. Bizim denizaltı avcılarımız, uçaklarımız ve diğer denizaltı kovalayıcı vasıtalarımız tarafından deniz yüzünden dibe sürülen Alman denizaltıları pek az başarı sağlayabildiler. Bu sebepten Almanyadan yeni denizaltılar yola çıkarıldı ve İtalyadan da birçok ufak denizaltı gönderildi.

Harbin birinci yılının sonlarına doğru Karadeniz donanması personeli Alman, İtalyan ve Rumen denizaltılarının hakkından nasıl gelineceğini öğrenmiş bulunuyorlardı. Düşman denizaltıları o kadar çok idi ki; bazen aynı ande bahrî üslerimiz civarında veya Karadeniz yolları üzerinde yediden ona kadar denizaltı gemisi tesbit edildiği oluyordu.

Bu rakamlar modern harp istatistiklerinin çok tesirli rakamları ile mukayese edilince mütevazi gibi görünürse de mahdut imtidatlı olan Karadeniz sahnesinden Türkiye karasuları da çıkarıldığı düşünülür ve Almanların denizaltılarını o sıralarda muvakkat olarak ellerinde olan Kırım ve Romanya sularında da pek nadir kullandıkları gözönüne getirilirse rakamın o kadar mütevazi olmadığı takdir olunur. Filhakika düş-



Düşman Deniz ve hava kuvvetlerinin Karadenizdeki konuşu

Şekil-6

man denizaltıları daha ziyade Kerç boğazından Batuma kadar olan sularda teksif edilmiş bulunuyordu. Bu bölgenin ufaklığı mülâhaza edilirse bu oldukça yüksek bir konsantrasyondur.

Düşman denizaltı üsleri de boldu. Köstence ve Sülinadaki üslerine ilâve olarak Almanlar 1942 yazında Kırımdaki ileri üslerinden de harekât yapabilmekte idiler. Alman denizaltılarının tamirleri Kalas'tan başka muvakkat olarak faaliyete getirilen büyük Nikolayef inşaat tezgâhları fabrikalarında da yapılabiliyordu. Rumen akaryakıtından bol olarak yapılan ikmal harekâtın vüs'atini tahdidi lüzumsuz kılmakta idi. Hepsinden başka düşmanın elinde memleket içinde bir su yolu Tuna vardı. Karadeniz limanlarındaki demir yerleri uçaklarımız tarafından tehlikeli duruma sokulduğu zaman denizaltılar burada 800 - 900 kilometre (500-560 mil) uzağa çekilebileceklerdi. Ayrıca denizaltılar Varna ve Burgazdaki Bulgar üslerinde dostça kabul edilmekte idiler. Bu şekil bilhassa Kırımdaki üsler kaybedildikten sonra vâki olmuştu.

Alman denizaltılarının esas işi bizim Karadeniz limanlarımız arasındaki münakalemizi bozmaktı. Bu denizaltılar umumiyetle tek olarak harekât yapmakla beraber hemen daima kendi uçak keşiflerile işbirliği yapmakta idiler. Alman denizaltı harekâtının neticelerinin Alman komuta makamının ümitlerini bu kadar boşa çıkarması ve sarfolunan bunca gayreti hiçe indirmesinin neden - komutanların tecrübesizlikleri, harp sahnesini bilmemezlikleri veya başka sebeplerle mi - vâki olduğunu daha şimdiden kestirmek güçtür.

İnsan düşman denizaltı personelinin maharet ve cesareti - veya bunların yokluğu - hakkında onların harp gemilerimize hücumdan çekinmelerine bakarak hüküm verebilir. Üç harp senesi içinde harp gemilerimiz Alman denizaltıları dolayısile herhangi bir kayba uğramamışlardır. Alman denizaltılarının Karadenizde bize verdirdikleri zayiat daha ziyade Sovyet ikmal gemileri arasındandır. Bunların çoğu refakatsiz seyreden ufak gemilerdi. Ancak hattâ bu kayıplar dahi daha ziyade Sovyet tüccar gemilerinden tehlike bölgelerinde seyir hususunda kendilerine verilmiş talimatlara riayetsizlikte bulunanlar içindendir. Bu itibarla bu gibi kayıplar düşmanın mahareti neticesi olmayıp münferit ikmal gemileri kaptanlarının hataları neticesidir.

Karadeniz sahnesinde denizaltılarının peşinden Alman hücumbotları ve İtalyanların Mas [1] ları gelmiştir. Bunların miktarları yavaş yavaş elli altmışı bulmuş ve ele geçen kıyılarımız boyunca ileri üslerden harekât yapmak suretile bu tekneler Kafkas kıyıları da dahil bütün harp sahnesinde harekâtta kullanılmışlardır.

[1] Motoscafi anti-Sommergibili-Avcı botları. Kolay ve seri bir zafere güvenen İtalyanlar Karadeniz harekâtına iştiraklerini gizlemek şöyle dursun hattâ vâsi şekilde ilân etmişlerdir. 5-Temmuz-942 tarihli Giornale d'İtalia'nın motorbotların Karadenize geçirilmesi hususunda yazdıkları şöyledir: «Botlar demiryolu ile nakledilemiyecek ka-

Karadeniz şartları umumiyetle bu sınıf gemilerin harekâtı için uygundur. Ve düşman hücumbotları şayanı dikkat bir başarı elde edememiş olmakla beraber işleri Karadeniz gemicileri için tahammül olunmaz hale getirmişlerdir. Bu teknelerin hücumlarını def için devamlı tetik bulunmak ve harekât plânlarında bunların sebep olacakları tehlikelere göre paylar ayırmak icabetmekte idi.

Maamafih Karadeniz bahriyelileri, Sovyet hücumbotlarının Alman ve İtalyan hücumbotları ile olan hemen her karşılaşmalarından zaferle çıktıklarını görmekle sıkıntılarını unutmuştur. Bu sebepten düşman umumiyetle temastan sakınmağa çalışmış ve düşman hücumbotlarını bulmak onları tahrip etmekten daha güç olmuştur. Düşman hücumbotlarının üslerimize karşı cür'etkârane bir harekete hiçbir zaman teşebbüs edememiş olmasına karşılık Karadeniz donanması hücum ve avcı botları bir çok cür'etkârane harakâtla temayüz etmişlerdir. 29-Aralık-1941 de Kefe'nin zaptı için yapılan hareket, 10-Eylül-1943 te Novorosiski'ye girişte yapılan muharebe ve daha sonraları düşmanın Sivastopol'u tahliye harekâtına müdahale gibi hareketler bu meyanda sayılabilir.

Düşman hücumbotlarının faaliyeti, gündüz Alman hava keşşafları tarafından görülen ve tesbit olunan konvoy ve gemilerimize (daha fazla gece olmak üzere) yapılan kısa darbelere münhasır kalmıştır. Düşman hücumbotları darbelerini yaptıktan sonra süratle üslerine avdet etmekte idiler. Bu sebepten Almanlar bizim üç mislimiz tekne kullandıkları ve botları oldukça kaba denizlerde harekât yapabildiği ve daha büyük seyir nısıfkutruna malik bulundukları halde hücumbot harekâtı tesirsiz olmuştur.

Almanlar ve sonraları İtalyanlar hücumbotlarının başarılarını geniş bir şekilde ilân etmişlerdir. Faşist gazetelerin sütünlarında müessir mikterda Sovyet harp gemisi ve nakliyesi batırıldı. Bu miktar ihtimalki bütün Karadeniz donanmamızın iki veya üç misli idi. Düşmanın bu kendine has hesabına alışan Moskof bahriyelileri Nazi rodyolarından ve daha sonra Alman gazetelerinden meselâ; Krasny Krym kruvazörünü batırdığı için hücumbot komutanına Demir salip verildiğini öğrendikleri zaman eğlenmişlerdir.

6-Agustos-1942 tarihli Völkischer Beobachter hâdiseyi şöyle anlatmaktadır. "Ahiren modernize edilmiş bulunan Sovyet kruvazörü Teğmen Leniani komutasındaki hücumbotu tarafından batırılmış, teğmen bu başarısı için altın madalye almıştır. Rus kruvazörünun batırılması Karade-

dar büyük olduklarından bu iş her biri iki traktör tarafından çekilen hususî arabalarla halledilmiştir. Bu suretle nakilde botların silâh ve makineleri çıkarılmıştır. Bunlar İtalyadan mart sonunda gönderilmişlerdir. Nakliye kolları tamir atelyeleri tarafından takip olunmuştur. Güçlüklere rağmen nakliye kolları dört günde 700 kilometre kat'ederek zamanında Tunaya varmışlardır. Botlar büyük pontonlar üzerinde Kalasa çekilmiş ve orada tekrar teçhiz olunmuşlardır.

nizde Alman ve Rumen hafif kuvvetlerile birlikte harekât yapan İtalyan hücumbotlarının temayüz eden harekâtına yeni bir örnektir."

Bu hal batmış olmaktan uzak harekâtına devam eden ve fevkâlade icraatı ve aldığı savaş görevlerinin örnek derecede yapılmış olması dolayısile adı bahriyenin Muhafız gemileri meyanına kaydedilmiş bulunan Krasny Krym gemisinde bilhassa neş'eyi mucip oluyordu.

İtalyanın Faşist koalisyonundan çıkışı Karadenizdeki kuvvet muvazenesi üzerinde bir değişiklik yapmadı. Zira harbe devamdan imtina eden İtalyanlar enterne edildiler ve gemileri Alman bayrağı altında çalışmağa devam etti.

Karadenizde düşman denizaltı, hücumbotu ve uçaklarile karşılaşılacağı harpten evvel takdir olunmakta idi ve bunlar bu sahnedeki harekâta yeni birşey ilâve etmiş olmadılar. Ancak düşmanın büyük mikyasta süratli, makineli çıkarma vasıtaları, feriler ve pontonlar kullanması yeni bir veçhe açtı.

Esas olarak İngilterenin istilâsı için hazırlanmış olan bu tekneler sonraları Tuna yolu ile Karadenize indirilmişlerdi. „Siebel" pontonları ise parçalar halinde tren ile Nikolayef, Genichesk ve Maryampola sevkolunup orada bir araya getirilerek teçhiz edilmek suretile denize indirildiler. Bu hususî tekneler bidayette Kırımda, Kerç boğazı yolu ile Azak limanlarında ve Taman yarımadasında bulunan kıtaatın ikmal işlerinde kullanılmışlardır. Daha sonraları muharip tekneler olarak teslih olundular ve muhtelif harekâtta bu suretle istimal olundular. Bu botların miktarı o kadar süratle arttı ki; kayıplarına rağmen Karedenizde bunlardan yüzden fazla tekne ile 60 tan fazla makineli feri bulunduğu oldu. Tank indirmek ve bindirmek, Traktör ile çekilen topçuyu yükleyip boşaltmak ve her türlü malzeme taşımak gibi çeşitli işler için dizayn edilmiş olan ve iyi müsellâh bulunan bu vasıtaların dayanıklılık ve iyi denizcilik vasıfları onların çarpışma maksatlarında da kullanılmasını mümkün kılmakta idi. Mübalâğa edilmeden böyle teknelerden 150 tanesinin uçaklarla korunmak suretile - yaptıkları işte - Karadenizdeki Alman donanmasının baş muharebe unsurları oldukları vâki bulunduğu söylenebilir. Böylece esas olarak İngilterenin istilâsı için dizayn olunmuş tekneler Sovyet Birliğine karşı kullanıldılar. Güvertelerinde uçaksavar topları ile daha büyük toplar taşıyan, büyük su bombaları atmak üzere teçhiz edilmiş süratli çıkarma vasıtaları refakat gemisi olarak kullanıldılar ve 1944 başına kadar Kırım kıyıları boyunca Alman nakliyelerini denizaltılarımızdan korumak hususunda kullanıldılar. Bu suretle bu gemiler hem refakat gemisi ve hem de karakol gemisi olarak hizmet görüyorlardı. Aynı vasıtalar Kerç boğazında ve Azak denizinde eline geçirdiği limanların önlerine mayn dökme işinde de düşmana yaradılar. Çıkarma vasıtaları bizim denizden gelen çıkarma kuvvetlerimize karşı gambot gibi

kullanıldılar. Bu tekneler mayn tarlaları gerilerindeki sığ sularda harekât yaparak Sovyet denizaltı, muhrip ve kruvazörlerinin erişebilecekleri hudut dışında kalıyorlardı.

Bu çıkarma vasıtaları bittabi daha iyi başka vasıtaların yokluğunu karşılamak üzere Erzats gambot ve karakol botları idiler. Bu sebepten bu tekneler bilhassa Karadeniz donanması havacılarının elinden ağır kayıplara uğradılar. Bununla beraber Almanların başka çareleri yoktu. Bu tekneler kuvvetli korunmaya ihtiyaç göstermelerine rağmen kullanılmaları zarurî idi. Mavnalar geceleri ve kıyılardan uzak olmamak üzere bolca kullanıldılar. Almanlar yalnız bir kere bu kaideden inhiraf ettiler. Bu Kırımda kalmış olan kuvvetlerinin acele tahliyesi sırasında oldu. Çok mühim bir cihet te Almanların bu çıkarma vasıtalarını " F. Siebel tipi " bir deniz çıkarması için hiçbir vakit kullanmamış olmalarıdır.

Düşman Kırıma kuzeyden ve karadan gelmiştir. Aynı şekilde Taman yarımadasına ve Kuzey Kafkasa da Rostof yolu ile inmiştir. Maryampol ve Kerçte bir çıkarma için olan hazırlıkları kıtaat ve gemi topluluklarına tevcih olunan hava kuvvetlerimizin taarruzlarile akamete uğratılmıştır. Böyle mâni olucu darbeler daima tesirli olmuş ve Alman plânlarını alt üst etmekten hiçbir vakit geri kalmamıştır.

Havada harp

Karadeniz donanmasına karşı harp harekâtına Nazi uçakları tarafından başlanılmıştır. Cephe doğuya doğru ilerledikçe başlangıçta Rumen toprağından harekât yapan Alman hava filolarından mühim bir kısmı güney Ukranya, Kırım ve daha sonraları Kuzey Kafkas'daki üs ve hava meydanlarına nakledilmişlerdi. Almanların dördüncü hava donanması Almanlar Güney Ukranyayı istilâ eder etmez savaşa katılmıştı. Bu donanma daha ziyade Junkers 88, Ju. 87 bombardıman uçakları ile Messerchmidt 109 ve Me. 108 av uçaklarından ibaret olup deniz kuvvetlerile direkt işbirliği için hususî olarak yetiştirilmiş birliklerle takviye edilmişti. Bu hususî birlikler torpito uçakları, He - 111 mayn dökücü uçaklar, Arado ve Dornier deniz tayyareleri ve diğer tip uçaklardan mürekkep bulunuyorlardı.

Cephelerde Svastika işaretli uçakların peşinden Faşist İtalyanın işaretlerini taşıyan Kaproni, Kant ve Makki uçakları görülmüşlerdi.

Düşman hava kuvvetleri büyük (manevra kabiliyeti) seyyaliyet göstermiş ve kritik anlarda hava yolu ile Almanya'dan ve Akdenizden takviyeler celbetmişlerdi. 1942 Sivastopol savunmasının kat'î günlerinde Kırımdaki hava birliklerini takviye ederek bu büyük Karadeniz üssünün ablukasını şiddetlendirmek için Girit'ten torpito uçak bölükleri getirilmişti. (Bu husus düşürülüp esir edilen Alman havacılarından tasvik olunmuştur).

İstilânın başarılı olması, Karadenizde harekât için büyük kuvvetlerin toplanmış bulunması ve diğer sahnelerden kuvvet kaydırılması uzun bir müddet için Almanlara havada üstünlük verdi. Maamafih bu adedî üstünlük düşmana hiçbir zaman harekât üstünlüğü sağlamadı.

Harbin cereyanı dolayısile devamlı olarak doğuya hareket eden muvakkat hava alanlarından harekât yapma havacılarımıza güç gelmekle beraber daha başlangıçtan itibaren tâbiye ve maharet itibarile düşmana üstün olduklarını gösterdiler. Halbuki düşmanın asri harp üzerinde iki senelik tecrübesi vardı. İtalyanlar bir tarafa yeni uçaklarımız ve bilhassa yeni silâhlarımızın Almanlarınkinden hiç te aşağı olmadığı meydana çıktı. Ancak bir kısım tayyarecilerimiz el'an eski model uçaklarla uçmak zorunda kalıyorlardı. En son olarak ta, istilâcılarla her türlü şartlar altında ve üstün düşmana karşı çarpışmağa hazır bulunan Sovyet havacıları moral evsaf bakımından Nazi havacılarına kat kat üstün olduklarını ispat ettiler.

Düşmanın başlangıçtaki üstünlüğüne rağmen kayıpları bizim yer üzerinde ve bilhassa havadaki kayıplarımızdan fazla oldu. Hiçbir zaman bizim adamlarımız kendilerine verilmiş görevlerden geri kalmadılar ve düşmanın kendilerine üç misli üstün olduğunu bildikleri istikametlerde dahi faaliyetlerine devam ettiler.

Birçok aylar geçerek muhasır kuvvetler çemberi daralıp Sivastopol kendi iç meydan ve üslerinden mahrum kalınca Karadeniz bahriyelileri muhasara içindeki sahada yeni uçuş pistleri hazırladılar ve 15 s/m. lik topların ateşi altında harekâta devam ettiler. Onlar havalanır havalanmaz uçuş pistlerindeki taze mermi çukur ve kraterleri doldurulup silindirlerle tesviye ediliyordu.

Muhasırlar daha yaklaşıp ta son hava meydanı da düşman ateşi altına girince Karadeniz havacıları düşman kıt'alarını Taman yarımadası ve Kuzey Kafkas meydanlarından harekât yaparak bombaladılar. Bu hakiten Almanların kısa bir müddet için olmak üzere bir tek noktada havada üstünlük kazandıkları tek fırsat oldu. Bu da maahaza Alman avcılarının etraftaki hava meydanlarından havalanmalarına mukabil Sovyet av uçaklarının meydanlarının uzaklığı dolayısile Sivastopola kadar erişememelerinden dolayı idi. Buna rağmen bizim bombardıman, irtibat ve nakliye uçaklarımız geceleri uçmağa devam etti. Ve bu hal son askerimizi taşıyan son uçak Alman makinelitüfek ateşi altında Kerson yarımadasından ayrılıncaya kadar devam etti.

Düşman Kırım yarımadası üzerindeki üslerin kendisine bahşettiği müsait durumdan tam faydalanmağa çabaladı. Buradan bütün Karadenizi kontrol eden uçakları donanmayı ihtiva eden Batum da dahil Kafkasya'daki üslerden başka Sovyet Trans Kafkasının kalpgâhına kadar harekât yapabileceklerdi.

Ancak Sovyet hava kuvvetleri büyüyüp yeni ve ıslah edilmiş uçak tiplerile kuvvetlendikçe, Sovyet havacıları düşmanın tâbiyesini öğrenme hususunda meleke edindikçe ve düşmanın havadaki kayıpları arttıkça Almanlar karada ve denizde olduğu gibi havada da taarruzdan savunmağa geçmeğe mecbur kaldılar.

Alman hava kuvvetleri zaman zaman üslerimizi bombardıman, mayn dökme ve hava meydanlarımıza taarruza teşebbüs, müfrez kuvvetlerimize makineli ve top taarruzları, konyoylarımıza, çıkarma kuvvetlerimize ve gemilerimize taarruz gibi harbin taarruzî şekillerinden istianede devam ettiler. Ancak bunlar bir taarruz stratejisinin yalnız haricî şekli olup 1941 ve 1942 deki hava harekâtından ölçü ve ağırlık bakımından tamamen farklı idiler. Bu taarruzların hedefleri de artık istilâyı desteklemek değil fakat taarruzumuzu göğüslemek, ulaştırmamızı kesmek değil kendilerininkini korumak idi. Kendi ulaştırma yollarını korumaları ikmallerini idameden ziyade yağma ettikleri şeylerle kurtarabildikleri adamların tahliye için idi.

Karadeniz havacıları eski hava meydanlarına [1] dönerek harekât sahalarını düşman üsleri üzerine doğru uzatmak üzere devamlı olarak ilerlediler.

Düşmanın 1944 te havadaki faaliyeti denizde olduğu gibi o andeki Nazi plânına tamamile uymakta idi. Bu plân da zaman kazanmak ve harbi mümkün olduğu kadar uzatmaktı. Alman komutanlığının Stalingrad ve onu takibeden bozgunlardan sonra daha hayatî bir işe teveccüh edemediği görlüyordu. Almanlar eski devirlerin Niniva hükûmdarı gibi âkıbetlerini duvarda yazılı görüyorlar ve bu savunma stratejisini devam ettirmek için kendilerini her türlü gayreti harcamağa mecbur tutuyorlardı.

" Yaklaşan âkıbeti ve toprağımızda işledikleri canavarca suçların intikamının mukadder olduğunu gören Hitlerci haydutlar âkıbeti yaklaşan adamın ümitsizlik ve öfkesi ile mukavemet ediyorlardı „ [2]. Böylece Karadeniz sahnesindeki hava harekâtı ölçüsü küçülmekle beraber Alman havacıları ciddî kayıplarına rağmen gevşemiyen bir gayret gösterdiler.

Bu hal bilhassa Alman orduları Dinyester ve Prot nehirleri arasından garbe doğru yuvarlanırken ondan ayrılarak Kırımda kalan Alman ve Rumen birlikleri abluka edilmiş duruma düştükleri zaman daha aşikâr olarak kendini gösterdi. Düşmanın gayretleri yalnız deniz ve hava üssü bakımından uygun zengin toprakların kaybına mâni olmak için olmayıp bizim hava ve deniz kuvvetlerimizin Kırımdan faydalanmalarına mümkün olduğu kadar mâni olmak zaruretinin ilcası dolayısile vâki oluyordu.

[1] Bu hava meydanların an yerlerinden başka birşey kalmamıştı. Herşeyin yeniden yapılması icabetmişti.

[2] Stalinin harp söylevleri sahife. 90

Almanlar (ve Rumenler) 9 - Ekim - 1941 de Plueşti ve petrol merkezine, Karadeniz havacıları tarafından vurulan muhteşem darbe ile Kırıma üslenmiş diğer Karadeniz uçaklarının Cernovoda da Tuna'yı aşan köprüyü tahrip eden hücumlarını unutmamışlardı. Bu tahrip olunan köprü Dobruca ile Hinterland arasında yegâne irtibat olup Köstence boru hattında da hayatî bir irtibat yeri idi. Kırımdan harekât yapan hava ve deniz kuvvetlerimiz düşmanın Karadeniz batı bölgesindeki bütün üslerine ve ulaştırma yollarına daimî ve öldürücü bir tehlike teşkil etmekte idiler. Bu cihetler Kırım muharebesinin denizde, karada ve havada neden okadar şiddetli cereyan ettiğini izah edebilir.

Yüksek Başkomutan Sovyet Birliği Mareşalı Jozef Stalin'in muharebe taktiği ve savaş maharetlerini devamlı olarak ilerletmek hususundaki emirlarine uyan Karadeniz donanması personeli arasından hakikî bir hava asları mümtaz kitlesi, Sovyetler Birliği kahramanları mükemmel mayn döküçü ve torpito bombardıman birlikleri ortaya çıktı. Bunlardan birçokları Muhafız ve Kızıl bayrak nişanlarını kazandılar.

Operatif bakımdan Karadeniz donanması uçakları genel maksatlı vasıtalar olarak tarif olunabilir. Bu uçaklar en karışık durumlarda cephede ordu ile olduğu kadar denizde gemilerle de iyi bir şekilde işbirliği yapmışlardır. Kafkaslar muharebesinin en kat'î günlerinde Karadeniz donanması deniz tayyarelerinin büyük dağların karlı yüksekliklerinde Alman ve Avusturya Jaeger'lerini makineli ve top ateşine tuttukları görülmüştü. Bu gibi menkıbeler mazi olmuştur. Ancak eğitim baki kalmıştır ve bu muharebe eğitimidir ki; Moskofları, Kırım muharebesinde ve Almanları Karadeniz kıyılarından süren harekâtta, büyük işlerini başarmağa muktedir kılmıştır.

Odesa ve Sivastopol savunmasından alınan dersler

Odesa ve Sivastopol'un kahraman savunmaları yalnız Sovyet halkının değil bütün dünyadaki dostlarımızın dikkatini üzerine çekmiştir. Bu kahraman şehirlerle Stalingrad ve Leningrad'ın son birkaç senelik tarihleri uzun bir gelecekde hususî etüd ve tetkik konusu olacaktır. Bu vâkıalar, onlarda rol almış bahriyelilerin gururla taşıdıkları hususî madalyalarla anılmaktadır. Odesa ve Sivastopol bu şehirleri elde tutmak için boş yere yüzbinlerce seçme vatandaşının cesetlerini oralarda bırakmış olan düşmanlarımızın hatıralarında da ebedî olarak yaşayacaktır.

Büyük vatan harbinde, Sovyet bahriyesinin rolünü doğru olarak kavramak için bu harp içinde öğrenilen iki dersin lâyıkile anlaşılmış olması icabeder. Karadeniz donanması harp harekâtında kısmen tatbik edilmiş olan bu dersler şunlardır :

1 — Kıyıdaki üslerin savunması ordunun kanatlarının emniyeti için esas önemi haizdir.

Odesanın süratle teşkilâtlanmış olan savunma çemberi Alman ve Rumen kuvvetlerinin ilerlemekte olan sağ kanadını durdurmuş ve düşmanın seri hücumunu kırarak onu bu üssü zaptetmek için hususî bir kuvvet ayırmağa mecbur etmiştir. Bu taarruz birliklerinin şehri hücumla almak için teşebbüs eden ilki donanma gemi ve uçakları tarafından desteklenen Kızılordu deniz piyadesi ve bahriye birliklerinden ibaret metin garnizon tarafından defedilince düşman normal bir muhasara tertiplemek için ağır silâhlarla mücehhez ve hava kuvvetleri tarafından desteklenen birkaç tümeni daha bu şehre ayırmağa mecbur olmuştu.

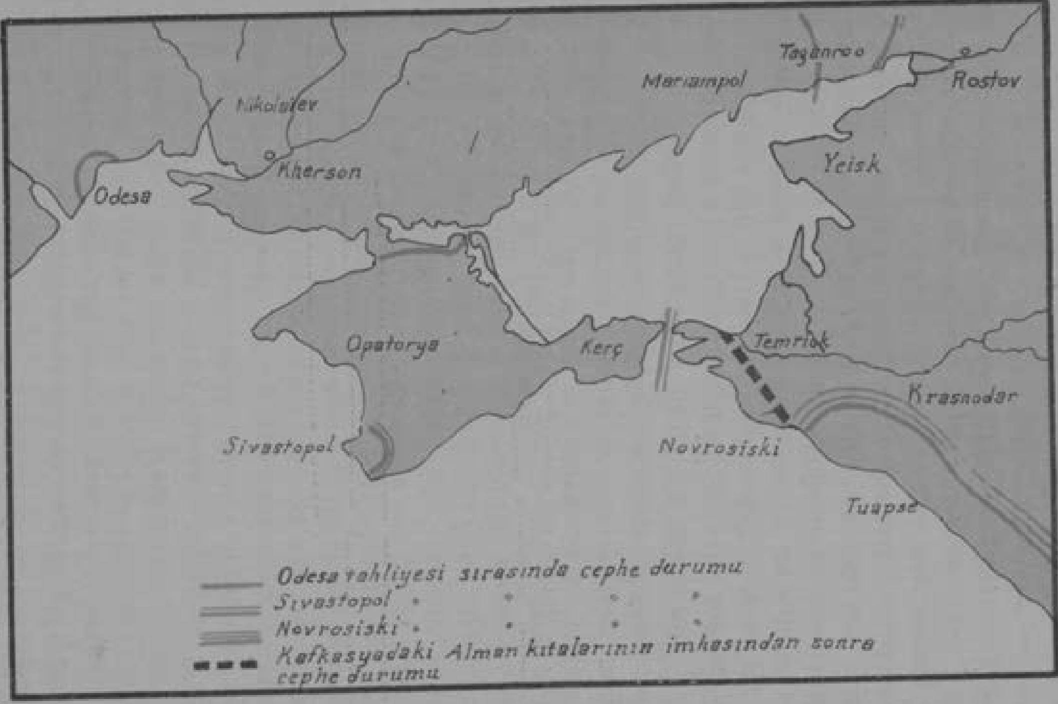
Böylece kısa zamanda düşman Odesada 17 Rumen tümeni toplamıştı. Bunlar daha sonra üç tümen ve bir tuğay ile takviye edilmek icabederek tutarı Rumen ordusunun yüzde ellisi derecesine çıktı.

En nihayet şimalde ilerleyen birliklerinden geri sarkan düşman sağ kanadı muhasara ordusundan ayrıldı ve gerisinde muhteşem bir Sovyet savunma merkezi bırakarak doğuya doğru ilerledi. Odesadaki silâh ve insan kuvvetinin mükemmel teşkilâtlanıp, tâbiye edilmesi, mahallî endüstri ile sivil halkın şayanı takdir gayreti bir tek komuta altında toplanan garnizonun bütün kısımlarının tesirli şekilde işbirliği yapması ve hepsinin üstünde Odesa müdafilerinin şayanı dikkat cesaret ve vatanseverliği kısa bir zamanda savunma çemberinin tahkim edilmesini mümkün kıldı. Bundan sonra Odesa Rumen kıtaatını imha eden bir kıyma makinesi halini aldı. Bu kıyma ameliyesi iki aydan fazla sürdü ve hattâ Antonesko'nun mütevazi tahminlerine göre Rumenlere 20000 ölü, 76000 yaralı ve 15000 kayıba maloldu. Hakikatte düşmanın kayıpları bundan çok daha ağırdı.

Odesa aktif savunmanın mükemmel bir örneğini ibraz etmişti. Yalnız düşmanın taarruzlarını defekmekle iktifa etmiyen garnizon mütemadi huruçları, mukabil darbeleri ve düşman gerilerine denizden çıkarmaları ile Rumen mevzilerini tahrip ve onları muhtelif sektorlarda zaman zaman azîm insan ve materiyal kaybı ile geri çekilmeğe zorladı.

Bu sırada Karadeniz donanması maksat için gerekli kuvvetleri ayırarak ateşini muhasırların batarya ve mevzilerine tevcih etmek suretile Odesa'nın kanatlarını başarılı olarak destekledi. Harp gemileri aynı zamanda Odesanın Kırım ile olan ulaştırma yolunu emniyette tutmak ve böylece müdafilerin ikmal almalarını, yaralılarını nakletmelerini ve savunma için lüzumlu olmıyanları tahliye etmelerini mümkün kılmak için denizde düşman abluka gemilerile çarpıştı.

Romanyalıların isteğini hararetlendirmek ve neticeyi çabuklaştırmak için Almanlar Odesayı mükâfat olarak onlara vadettiler. Bu evvelden tahmin olunmıyan gecikme cephedeki durumla kendini ciddî olarak hissettiriyordu. 20 tümenle silâhları ve büyük bir hava kuvvetinin cepheden ayrılmış olmasından başka, ilerleyen düşman kuvvetleri ulaştırma güçlüklerinin denizde ve karada devamlı olarak arttığını görmekte idiler.



Cephe Güney kanadının 1941-42 sinde durumu
Şekil-7

Odesa Sovyetlerin elinde kaldıkça düşman Sulinadan Nikolayef veya Kerson üzerine bu kıyılarda bulunan ordularının kanatlarını ikmal için denizyolundan istifade edemiyordu. Yegâne kıyı demiryolu da Odesadan geçiyordu ve aynı şekilde işgal kuvvetlerinin kullanmasına müsait bulunuyordu.

Haritaya bir bakış Odesa savunmasının Ekim 1941 başına kadar sürdüğünü ve düşmanın Ukranyaya girerek Maryampol'e vardığını, Prekop savunmalarını yardığını ve İshun hattına yaklaştığını, bundan sonra Kırımın istilâya uğraması tehlikesi başladığını gösterir. Bu hal bir karar vermeyi gerektirdi ve ancak o zaman Sovyet yüksek komutanlığı Odesa garnizonunun tahliyesini emretti. Maamafih o zamana kadar Odesanın durumu tamamile salim bulunuyordu. 2 - Ekimden evvel Odesa savunma birlikleri Rumenlere ağır bir darbe indirdiler ve Rumenler kendilerini toplıyamadan şehir tahliye olundu. Kırım ve Sivastopol'un tehlikede olması aynı şekilde Odesanın deniz ulaştırması için de bir tehlike teşkil etmekte idi. Bu hal ise ziyadesile üstün düşman kuvvetleri karşısında görevlerini yapmakta olan kahraman müdafilerin durumunu ciddî şekilde güçleştirecekti. Böylece karada, denizde ve havada duruma hâkim olan Odesa savunma birlikleri geceleri, teçhizat, ikmal ve sair kıymetli malzemenin gizlice tahliyesine başladılar. Maharetle toplanarak düşmandan sıyrıldılar ve denizyolu ile uzaklaştılar. Ardcılar son gemiye 16 - ekim gecesi bindiler. Sovyet haberler bürosunun 16 - Ekim - 1941 tarihli raporu bu harekâtı aşağıdaki şekilde övmektedir:

"Geçen sekiz gün içinde Kızılordu komutanlığı tarafından düzenlenen Odesadaki Sovyet kıtaatının tahliyesi zamanında ve mükemmel bir intizam içinde yapılmıştır. Odesa bölgesindeki işlerini tamamlamış olan kıtaat donanma tarafından örnek bir intizam için kayıpsız olarak cephenin diğer bölgelerine nakledilmişlerdir.„

Bu hareketin nekadar zamanında ve uygun şekilde yapıldığı aşağıdaki tarih ve olaylar üzerinde biraz durulursa takdir olunabilir. 17 - Ekimde Odesa garnizonu üssün müdafilerini takviye maksadile Sivastopola çıkarılmıştır. 5 - Kasımda bu kıtaat Simfropol ve Bahçesaraydan Belbek vâdisine doğru ilerleyen Alman birlikleri öncülerine karşı harbe sokulmuştur.

Odesada gözü yılmış Romanyalılar Sovyet müdafileri tarafından bu kadar âni olarak tahliye edilmiş şehre, çekilmeyi takip eden sabah uçakları denizde Sivastopol'a müteveccih Sovyet nakliyelerini ve harp gemilerini görünceye kadar, yaklaşmak tehlikesini göze alamamışlardır. Burada tahliyenin ve bütün Odesa savunması plânının başarılı olarak yapılabilmiş olmasının denizyollarının Karadeniz donanması tarafından iyi şekilde emniyete alınmış bulunması sayesinde mümkün olduğunu zikretmek lâzımdır.

Aynı stratejik plân daha mufassal ve geniş ölçüde olmak üzere Sivastopol savunmasında tekranlandı. Bu plân esasında ziyadesile üstün düşman kuvvetlerini anudane ve faal bir muhavemetle bağlıyarak onları bu suretle cepheden mümkün olduğu kadar uzak tutmaktan ibaretti. Sivastopol muharebesi diğer şeylerle beraber düşmanı aşağı çekerek ona yalnız insan ve silâh değil aynı zamanda vakit kaybettirmek ve böylece harekâtının genel yürüyüşünü menetmek ve cephedeki taarruz plânlarını bozmak maksadını istihdaf etmekte idi. Bu plân denizdeki üstünlüğümüzden faydalanarak aynı zamanda muhasara edilmiş Sivastopol savunmasına bir denizyolu sağlanmasını da talep ediyordu.

Aynı düşünce Baltık'ta Hangö'nün savunması işinde de kullanılma sahasına çıkarılmıştı. Maamafih bu plân Svastopol'un değerli müdafileri tarafından tam mânasile tatbik olunmuştur.

200,000 İnsan, 450 tank, 900 uçak, 1330 top ve 720 havan kuvvetindeki Manştayn ordusu sekiz ay müddetle Sivastopol'a bağlı kalmıştır. Bu kuvvetler yalnız oraya bağlanmakla kalmamış fakat takviye kuvvetlerinin büyük bir kısmı ile beraber yıpratılmışlardır [1]. Kurtulanların kazandıkları bu Pirüskâri zaferden maneviyatları sarsılmıştı.

Harita aynı zamanda Odesa e bilâhare Sivastopol'un güney cephesinde Alman ordusu sağ cenahını bilhassa Rostov istikametinde nasıl durdurduğunu göstermektedir. Düşmanın bu tevakkufu esas cephedeki gelişmelerden dolayı olmakla beraber aynı zamanda Almanların Kırım'da muazzam kuvvetler idamesine mecbur olmaları hususundan ötürü vâki olmuştur. Bu Kırım'da kuvvet idame etmeklik ayrıca Alman plânlarında evvelden tahmin edilmiyen büyük insan ve silâh kayıplarına sebep olmuştur.

Muhasara esnasında Kızılordu eline geçen vesikalara ve esirlerin sözlerinin m ydana koyduğuna göre Berlin herşeyden evvel sarih olarak Sivastopol harekâtının 1-Kasım-1941 e kadar bitilmesini istemiştir. Halbuki o tarihte Alman kıtaatı daha şehre yaklaşmakta idiler. Daha sonraları ise Sivastopolun sukut tarihi, Odesada, elde ettikleri tecrübelerden faydalanan ve dünyayı hayrete düşüren cesaret menkıbeleri yaratan Kızılordu erleri ve Karadeniz donanması bahriyelilerinin vatanseverliği dolayısile tahakkuk edememiştir.

İkinci cihan harbi karadan gelen taarruzlara maruz kalan deniz üslerinin savunmalarına dair birçok olaylarla doludur. (Hong Kong, Singapur, Bizerta ve diğerleri). Ancak bunların hiçbiri Odesa'ya benzemediği gibi Sivastopol'a hiç benzemezler. Halbuki bizim üslerimiz daha

[1] Muahsır Alman ordusu 200,000 e çıkarılmış, kayıpları ihtiyat taburlar ve taze Alman ve Rumen birlikleri ile ikmal edilmişti. Şehir üzerine olan üçüncü Alman hücumunda mütaarrız kuvvetler sayısı 300,000 e çıkarılmıştı. Muhasaranın sekizinci ayında üç büyük taarruzdan sonra Alman kayıpları yekûnu 300,000 kişiye varmıştı.

kuvvetli ve tecrübeli muhasımlara karşı dayanmışlardır. Bu hususu ispat için birçok olaylar ileri sürülebilir. Maamafih şu kadar söylemek te kâfi gelecektir. Almanların kendi mevzilerinin orta kısmından şehrin ortasına doğru 16 kilometre ilerlemeleri için sekiz ay lâzımgelmiştir.

Sivastopol'da Kızılordu branşları, deniz piyadesi, kıyı savunma bataryaları, gemiler, donanma uçakları ve uçaksavar teşkilâtı arasındaki taktik işbirliği organizasyonu en ince noktasına kadar tasarlanmış ve fevkalâde güç şartlar altında denemeye arzolunmuştur. Muhtelif kurmay heyetlerinin, ikmal birliklerinin ve sivil idare teşkilâtının koordinasyonu asrî harbin muğlâk şartları içinde aynı şekilde tecrübe olmuştur.

Amiral Nahimof'un an'anesine sadık kalan Sivastopol müdafileri aktif savunmanın kılâsik örneklerini, Sovyet vatanseyerliğini ve cesaretini ibraz ettiler.

Hepsinden başka şu cihet te akılda tutulmalıdır ki; şehrin savunması hiçbir zaman kendi başına bir son değildi. Vatan harbinin genel gidişinde mühim bir yer almıştı. Sivastopol savunmasının ehemmiyeti Sovyet Haberler Bürosunun 4 - Temmuz - 1942 tarihli aşağıki haberi ile tebarüz ettirilmektedir:

" Sivastapol savunmasının, Sovyet halkının vatan harbindeki askerî ve siyasî ehemmiyeti nekadar himmet edilse izam olunmuş olmaz. Büyük Alman ve Rumen kuvvetlerini işgal etmek suretile şehrin müdafileri Alman komutanlığının plânlarını karıştırmış ve bozmuşlardır. Sivastopol'un çarpışan adamlarının demir özü tantanalı Alman ilkbahar taarruzunun akamete uğraması sebeplerinin en başında gelir. Burada tutulan Nâziler zaman kaybettiler, hareket tempoları düştü ve insan bakımından azîm zayiata uğradılar. „

2 — Hem Odesa ve hem de Sivastopol'un savunmaları düşmanın denizden abluka yapan kuvvetlerine karşı girişilmiş bir mücadele ile müterafıktır.

Bu deniz üslerinin düşmesini çabuklaştırmak ve böylece karada her gün uğradıkları azîm zayiata son vermek için Alman komutanlığı bidayette Odesa ve daha sonra Sivastopol'u anavatan ile ulaştırma yolundan mahrum etmek için inatla çalıştı. Yol kesilmek suretile bu üsler açlık, insan ve cepane yokluğu dolayısile teslim olacaklardı. Düşmanın deniz ve havada malik olduğu vasıtalar bir kombine abluka şebekesi kurmak üzere teşkilâtlandırıldılar. Bu bilhassa Sivastopol muharebesinde iyi gelişti. Devamlı keşifler düşmanı Kırım'dan Kafkas kıyılarına kadar olan bütün deniz harekâtından haberdar kılıyordu. Limanlarımızın sistematik bombardımanı ve kıyı boyu yolları giriş çıkışları üzerinde av bekliyen denizaltılar, rıhtımlarda doldurup boşaltan ve limanlara girip çıkan gemilerimiz için ciddî bir tehlike teşkil ettiler. Almanların mayn harekâtı işleri büsbütün fenalaştırdı.

Bilhassa abluka işine tahsis olunmuş 150 Alman bombardıman ve torpito uçağından birçoğu Kırım kıyı meydanlarından karakol yapıyorlar ve yolda bulunan Sovyet gemilerine sistemli taarruzlarda bulunuyorlardı. Sivastopol yolunda bulunan gemilerden 90 uçağın hücumuna uğrayan ve 300 bomba atılanlar vardı. Abluka yarıcılar Kırım kıyılarına yaklaşınca düşmanın Kefe, Yalta ve sonraları Balaklavada üslenmiş ufak denizaltı ve hücumbotlarının karakol sahasına giriyordu. Son adım olarak ta Sivastopol koyu ağzını örten düşmanın uzun menzilli 15 s/m. lik toplarının dövme sahasından geçiliyordu.

Böylece birleşmiş kuvvetler (gemiler, hava kuvvetleri, denizaltılar ve maynlar) tarafından idame ettirilen muhasara çok metin idi ve aylar geçtikçe tedricen daha sıkı bir hal aldı. Ablukayı yarmak için sistemli çıkışlar harbin bu safhasında Karadeniz donanmasının en müşkül ve yeğitce işleri arasında sayılabilir. Bu hareketler tabiî olarak çetin çarpışmalar ile müterafık oluyordu.

Doğru hesap, karanlık ve sisten kifayetli bir şekilde faydalanma, havacıların sağladıkları koruma, komutanların taktik mahareti ve bahriyelilerin gösterdikleri büyük cesaret ve azim sayesinde abluka mahsur şehre ikmal getirmek ve fazla olarak yaralıları götürmek üzere muttarit bir şekilde yarıldı.

Yukarda sayılan usullerden başka Karadeniz bahriyelileri abluka yarmak için yeni teknik ve taktik usuller çıkardılar ve kendileri en az zarara uğradıkları halde düşmana ağır kayıplar verdirmek için yeni çare ve harp hileleri buldular. Şartlar güçleştikçe (ve en ziyade gecelerin kısalması suretile ikmal gemilerinin artık işe uygun bulunmaz hale gelmeleri dolayısile) ikmal işi yalnız uçaklar değil denizaltılarda [1] dahil her tipten harp gemileri tarafından deruhde edildi. Bu dersler pek çabuk kavrandı ve Sivastopol'a mutlak yardımlar yapıldıktan başka Karadeniz donanmasının taktik ve operatif tecrübesi arttırılmış oldu.

Müspet bir şekilde abluka meselesi yani düşmanın ulaştırma hatlarını kullanmasına müsaade etmemek üzere Sovyet müşterek abluka kuvvetlerinin mükemmel işbirliği hususu Almanların, sırası gelip Kırımda kaldıkları, kara üzerinden yolları kesildiği, ikmal ve takviyelerini denizyolundan getirmek zorunda kaldıkları ve daha sonra aynı yolları Sivastopol'da mağlûp olmuş kuvvetlerini tahliye için kullanmaları gerektiği zaman Karadeniz donanmasının karşılaştığı meselelerden biri oldu.

[1] Amerikalılar 1942 Nisanında Filipinlerde abluka edilmiş Koregidor adasından malzeme taşımakta denizaltılardan faydalanmışlardır. İngilizler de Maltanın sıkışık günlerinde adaya denizaltı gemilerile ikmal getirmişlerdi. Bununla beraber büyük sayıda denizaltı gemisinin yalnız cepane ikmalinde değil aynı zamanda uçak yakıtı taşımak hususunda da sistemli olarak kullanılmasında birincilik şerefi Karadeniz bahriyelileriniadir.

Novorosiski ve Kafkaslar muharebesi

Karadeniz donanmasının Sivastopol savunması devresini güç bulmuş ve daha sonraları Kerç ve Taman yarımadası savunma işlerini de aynı şekilde telâkki etmiş olmasına rağmen onun için sıkışık günler Kafkaslar muharebesi sırasında gelmişti.

1942 yazında, "Avrupada bir ikinci cephenin ademi mevcudiyetinden faydalanan Almanlar ve müttefikleri ellerindeki bütün ihtiyatları cephelere yığdılar ve bunların hepsini bir yerde toplıyarak - Güney batı - büyük bir kuvvet üstünlüğü yarattılar [1] „ Esas darbelerini Stalin grad'a tevcih ederken Don'u geniş bir cephede zorladılar, Koban'ı aldılar ve Grozny petrol bölgesine girdiler ve ana Kafkas dağları geçitlerine vardılar. Bu yoldan Trans Kafkas ve Bakü'ye varacaklarını umuyorlardı.

Pravda "Kafkas Savunma madalyası„ nın ihdas edilmesi münasebetile harbin bu safhasını tarif ederken şu şekilde yazmaktadır: "Volga ve Kafkaslara varmak için gayret sarfeden Almanlar Kafkasların eteklerine vardılar ve Kafkas halkı üzerinde ciddî bir tehlike belirdi. Bu tehlike memleket tarafından paylaşıldı. Almanlar ganimet ile devam ettirdikleri harplerini artık Sovyet yakıtı ile idame edeceklerini umuyorlardı. Kafkas halkı arasındaki millî kinleri uyandırıp muhteşem Sovyet milleti içine bir kama sokacaklarını ve onların vatanseverlik beraberliklerini bozacaklarını sanıyorlardı. [2] „.

Kuzey Kafkasa doğru yürüyen Alman ordusu sağ kanadı 10 - Eylûl - 1942 de Tsemess koyu kıyısında Karadenize çıktı ve çok şiddetli muharebelerden sonra Novorosiski'yi zaptetti. Ancak Almanlar daha fazla ilerleyemediler. Zira şehrin doğu kenarları civarında çimento fabrikasile Adamovich geçidi bölgesi arasında kuvvetli bir şekilde karşılandılar. Tuapse'ye giden yegâne yol bu geçitten geçmekte idi. Güneyin bu kapısı Kızılordu ve Karadeniz donanması personeli tarafından o kadar sağlam olarak kapatılmıştı ki; Almanlar denemelerine rağmen tamam bir sene, Novorosiskideki kâmil mağlûbiyetlerine kadar, bu hattan ileri geçemediler.

Sovyet Birliği haritası düşman tarafından işgal olunmuş bölgeleri göstermek üzere kutranî çizgilerle taranmıştır. Bütün bu bölge memleketin geri kalan tarafından görülmez bir hatla ayrılmıştır (Almanlar tarafından bırakılmış harabeler, küller ve mezarlıklar ile kâfi bir şekilde belli olan) bu hat katil ve hırsız Nazi sürülerinin varabildikleri hududu gösterir. Daha ötelerde bu hudut büyük ve muzaffer bir âbideye dayanır - Stalingrad şehri.

[1] Stalin'in harp söylevleri sahife 40
[2] Pravda 3 - Mayıs - 1944 sayı 107.

Bu hattın güney ucu Novorosiski limanında Karadenize müntehi olur. Düşman burada bütün bir sene tutulmuş ve Stalingrad'da altıncı ordusunun bozgunundan sonra cephedeki kuvvetlerden geri kalmak korkusile telâşlı bir ric'ate başlamıştır.

O sıralarda Tsemess körfezi doğu kıyılarının hemen Novorosiski civarından itibaren Sovyetlerin elinde kaldığını bilen çok azdı. Karadeniz karakol kuvvetleri ve kıyı bataryaları körfez methalini müessir bir şekilde kapatmakta idiler. Düşmanın bu birinci sınıf limanı kullanacak vakti olmamıştı. Bu cihetler birçoklarının meçhulü idi. Düşman harp ve ikmal gemileri bir tarafa bir tek Alman mavnası dahi Novorosiski liman veya körfezine girmemiş veya çıkmamıştır. Düşman garnizonuna ikmal kara yolu ile Anapa veya Taman yarımadasından gelmekte idi ve en yakın deniz üsleri Kerç ve Kefede bulunuyordu.

Şehir içinde her bölge ve bütün civardaki tepelere Kızılordu ve donanmanın topları tevcih edilmiş olup Almanlar ancak evlere yakın bulunarak ve açıklıklardan da hayatlarını tehlikeye koyarak süratle geçmek suretile şehir içinde hareket edebiliyorlardı. Motorlu birlikler ve kamyonlar şehir içinde ancak geceleri hareket edebiliyorlardı. Kara yolundan getirilmiş olan Alman deniz personeli liman methaline manialar koymak ve bütün rıhtım ve mendireklere top saportları yapmak işinde çalışıyorlardı. Almanlar Sovyet kuvvetlerinin denizden bir hücum yapacakları daimî ve korku verici önduyusu ile yaşıyorlardı. Sovyet Birliklerinin şehrin kenarlarındaki azimli dayanmaları suretile düşmanın limandan bir deniz üssü olarak istifadesi önlenmiş ve aynı zamanda Kafkas'ların istilâsı geciktirilmişti. Bu hal Almanları bir taraftan da Tsemess körfezini atarak Tuapse Sohum veya Poti bölgesinde denize varacak dağ geçitlerini ele geçirmeğe zorlamıştı.

Düşman Novorosiski'den kıyı boyu ilerlemeğe teşebbüs ederken Karadeniz donanması binnisbe emniyette bulunuyordu, zira Alman denizaltıları, hava kuvvetleri, ve hücumbotlarına yukarda belirtildiği üzere günlük harekât sırasında Sovyet denizcileri tarafından başarı ile karşı konulmakta idi. Fakat Alman kıtaatı kuzeyden Tuapsinka nehri vâdisi boyunca kıyıya doğru yol açmağa başlayınca ve dağ geçitlerine inen güney batı maileler üzerinde görününce bütün Sovyet donanmasının varlığı bir kere daha tehlikeye girmiş oldu.

Hiçbir donanma üsleri olmaz ise var olamaz. Üslerin kurulması birçok senelere vabestedir ve muazzam sarfiyatı icabettirir. Bu sırada Karadeniz donanması ana üsleri fena halde tahrip edilmiş ve harp gemileri bu sebepten Tuapse, Batum ve Poti ticaret limanlarına kalmıştı. Bu limanlar harp gemilerini barındırmak için acele olarak teçhiz edilmiş bulunuyorlardı. Fakat kâfi kıyı savunması mevcut değildi. Bundan başka etraflarındaki arazi bu üslerin geriden savunmasını güçleştirmekte

idi. Zira bu limanların hepsinin etrafı dağ silsilelerile çevrili bulunuyordu.

Karadeniz donanması personeli donanmalarının maruz bulunduğu tehlikeyi pek iyi takdir ettiler ve lâcivert elbise ve büyük kaputlar kara muharebelerinde bir kere daha görüldü. Bu sefer Abazistan dağlarında ve Gürcistan toprağında çarpışıyorlardı. Bu sırada donanma havacıları yalnız karaya üslenmiş uçaklarla değil deniz tayyarelerile de dağ geçitlerini bombalamakta idiler.

Bu esnalarda büyük zaferlerinin meyvalarını toplamağa hazırlanmış olan Almanlar gazetelerinde yaralılarını götürmekte oldukları Sochi sanatoryomlarındaki rahatlıkları tarif ve gaz gemileri az olduğundan Batumdan Almanyaya (Sulinadan Tuna yolu ile) doğruca akaryakıt taşınmasında doğacak güçlükleri izah etmekte idiler. Yine bu sıralarda idi ki; Türk basını Karadeniz donanmasının âkıbeti üzerine kehanetlerde bulunmağa başlamışlardı. İki ihtimal görülebiliyordu. Sovyet harp gemileri ya Türk limanlarında enterne edilecek veya kendi personeli tarafından batırılacaktı. Bu ikinci şıkkı daha mümkün görenler 1918 de Novorosiskide Karadeniz donanmasının batırılması vak'asını hatırlatıyorlardı.

Ancak bu müşahitlerden hiçbiri üçüncü ihtimali düşünmemişti. - Almanların m ğlûbiyeti ve yalnız Kafkaslardan değil bütün Sovyet Birliğinden dışarı atılmaları. Bu en kat'î günlerde Karadeniz bahriyelilerinin gemilerini tahrip için hazırlık yapmak bir tarafa enerjik bir şekilde overol yapmakta oldukları hakkında bu seyircilerden hiçbirinin en ufak bir fikri yoktu.

Yüksek başkomutanlığın genel plânına uygun olarak bahriyeliler bir taarruz için hazırlanmakta idiler. Kızılordu birlikleri Kafkas kıyılarının muhtelif bölgelerine taşınıyor ve Trans Kafkas cephesi sol kanadında tevcih olunacak kat'î bir darbe için insan ve silâh yığmak husu sunda deniz kuvvetleri yardım ediyorlardı.

"Almanlar Kafkas petrolünün ancak kokusunu aldılar. Yakıt olarak ise bir damlasını alamadılar. Kırmızı ordu ve Kafkas halkı Nazi sürülerini durdurdu, savunma muharebelerile yıprattı ve sonra bir muhteşem darbe ile onları Kafkas dağ eteklerinden söktü attı.„ [1]

Tuapse üzerine olan tehdit bertaraf edilmiş Karadeniz donanması Kızılordu ile işbirliği yaparak ağır savaşlara tutuşmuştu. 4-Şubat-943 te Novorosiski batısına Myskhako bölgesine bir çıkarma yapıldı. Kuvvetler köprübaşını tuttular. Burası şehirdeki Alman garnizonunu tehdit eden Sovyet kıskacının ikinci çenesi yerine geçti.

Stalingrad felâketinden sonra Almanlar batıya doğru geri gitmeğe başladılar. Kızılordu peşpeşe kuzey Kafkasları ve Kobanı kurtardı. Bu sırada cephe hattı Novorosiskiden kuzeye doğru ilerledi. Ancak cephe el'an Adamowich geçidinden geçen mihver üzerinde hareket ediyordu.

[1] Pravda 3-Mayıs-1944 sayı 107. Başmakale.

Alman komutanlığı bu bölgeye sonuna kadar yapıştı. Zira burası bozguna uğramış Alman ordularının bidayette Taman yarımadasından sonra da Kırımdan ric'atini örtüyordu. 16 - Eylûl- 1943 teki günlük emrinde Yüksek başkomutan kuzey Kafkas cephesi kıt'alarının harp gemileri ve Karadeniz donanması birliklerile işberaberliği yaparak kara üzerinde cür'etkâr bir harekette bulunduklarını ve denizden bir çıkarma yaptıklarını bildirdi. Bu Moskof birlikleri beş gün süren ağır savaşlardan sonra 16 - eylûlde Karadenizin mühim şehir ve limanı olan Novorosiskiyi hücum ile zaptetmişlerdi. Bu muharebelerde 73. Alman piyade tümeni, 4. ve 101. Alman Alp tümenleri, 4. Rumen dağ tümeni ve limanda bulunan Alman deniz p yade birlikleri bozguna uğratılmıştı. Bugünden sonra düşman hiç aman verilmeden Azak ve Karadeniz kıyılarından sürülmüş ve en nihayet Karadeniz sahnesindeki bütün Sovyet üs ve limanları kurtarılmıştı.

Karadenizde çıkarma hareketleri

Karadeniz bahriyelilerinin muharip ruhu kendisini en ziyade yapılan sık ve çeşitli çıkarma hareketlerinde göstermiştir. Bir çıkarma esasında bir taarruzî harekettir ve filhakika bugünkü şartlar altında ordu, donanma ve hava kuvvetlerinin birleşik kuvvetleri tarafından yapılan en güç ve karışık ha eketlerdendir. Karadenizdeki şartlar o kadar şayanı dikkat bir seyir takip etmiştir ki; Almanlar bütün stratejik taarruzları müddet nce bir tek çıkarma hareketini göze almamışlardır. Halbuki üstün sayıda çıkarma vasıtalarına malik bulunuyorlardı. Diğer taraftan harbin ilk gününden itibaren tedafüî şekli ihtiyar etmiş olan Karadeniz donanması düşman tarafından tutulmuş ve savunmalı kıyılara düzinelerle ufak ve büyük çıkarma hareketleri yapmıştır.

Karadenizdeki ilk çıkarma hareketi Odesa savunması sırasında doğu bölgesindeki üstün Rumen kuvvetlerinin tazyikını gidermek için yapılmıştı. Düşman bu bölgede bulunan uzun menzilli toplarile limanı dövmekte idi. Bu maksatla Sivastopolda büyük bir gizlilikle bir deniz piyade birliği bindirilmiş ve 21-Eylûl-1941 gecesi Grigorievka'ya çıkarılmıştır. Bu çıkarma grupu muhasır Rumen ordusunu gerisinden vuracak ve aynı zamanda garnizon da cephenin o istikametinden taarruza geçecekti.

Denizden kruvazör ve muhriplerin yardımı ve hava korunması altında çıkarma o kadar süratle müessir oldu ki; düşmanın kıyıdaki kanadı süpürüldü. Bu muharebede Rumenler 6000 ölü, büyük miktarda malzeme ve birçok ayakkabı! kaybettiler! Ric'at etmekte olan kurtulanlar "manevralarını hızlaştırmak„ [1] için ayakkaplarını etrafa saçmışlardı.

[1] Tarihçiler kaçan Rumen ordusunun bir başka seferde yine manevrasını tâcil için ayakkaplarını attığını yazacaklardır. Komuta larımızın raporlarına göre bu olay 22-Ey ûl-1941 de güney cephesinin kıyı kanadında Chabanka Dofinowa bölgesinde olmuştur.

Çıkarma hareketi başarı sağladı. Zira düşman kendine gelince Odesa limanından menzilinin çok dışında kalacak bir mesafede mevzi kazmağa mecbur olmuştu.

Bunun peşinden Karadeniz donanması birçok defalar işgal edilmiş Kırım topraklarına (bilhassa Kerç boğazı civarlarına), Azak denizi kıyılarına, Taman yarımadasına ve Novorosiskiye kuvvetler çıkardı. Hedefleri düşmanı denizden dolaşıp atlayarak kıyı boyu kanatlarına veya gerilerine vurmak ve böylece Kızılorduya direkt yardım etmek olan böyle kuvvetler yirmiden fazla yerlere çıkarılmışlardı (birkaç defa Kerç yakınlarına, sonra Taganrog, Maryampol, Temyruk, Anapa, Tuz gölü ve diğer yerlere).

Bu küçük amfibi hareketlerine ilâveten Karadeniz donanması bir hayli de büyük çıkarma harekâtı yapmıştır. Bunların hedefi düşman üslerini ele geçirmek veya ordu ve donanmanın taarruzî harekâtını tâcil etmek maksadile düşman elindeki kıyılarda Sovyet harekât üsleri kurmaktı. Bu şekil harekât 1941 de Kefe ve Kerç'in zaptı, 1943 Şubatında Muskhako köprübaşının ele geçirilmesi ve Eylül 1943 te Novorosiskinin zaptı ile neticelenmiş olup 1944 ilkbaharında Kırımı düşmandan temizlemeğe hazırlık olmak üzere hususî deniz piyadesi ordusunun ve ikmal kollarının Kerç yarımadasına çıkarılması ile bu gibi harekât tepe noktasına varmıştır.

Bütün bu harekât aşağıdaki vasıfları haizdiler:

1 — Hemen daima kuvvetli olarak tahkim olunmuş bir düşman mevziine karşı şiddetli çarpışmalarla müterafık olmalarına rağmen bu çıkarma harekâtı muhakkat başarılı olmuştur.

2 — Genel operatif şartlar dolayısiyle çıkarmaların çoğu sonbahar, kış veya ilkbaharda fırtınalı havalarda yapılmak icabetmiştir.

3 — Karadeniz gemicileri hususî çıkarma vasıtaları kullanamamışlar ve ancak balıkçı kayıkları, mavnalar, takalar kullanmışlardır. Bu cihet bilhassa ordunun teçhizatı yüklendiği zaman çıkarma işlerini çok güçleştirmiştir.

4 — Bütün vak'alarda çıkarma kuvvetleri deniz piyadesi veya hususî deniz eri birliklerinden teşkil olunmuştur. Büyük harekâtta deniz piyadeleri ve deniz erleri öncü grupu teşkil etmişlerdir.

Karadenizdeki şartlar değişip te düşman batıya ric'ate başlayınca Karadeniz donanması için Kızılordunun ilerleyen kanat kuvvetlerini desteklemek üzere tecrübelerinden ve çıkarma an'anelerinden tam mânasile faydalanması kadar tabiî birşey olmazdı. Böyle çıkarmalar bilhassa ordu kıyıda veya nehir ağızlarında düşman tarafından kvvvetle tutulmuş mukavemet merkezleri önüne geldiği zaman gerekli görülüyordu.

28 - Mart - 1944 te Nikolayefin hücumla alınmasında iş böyle olmuştu. Üçüncü Ukranya cephesi kuvvetleri ahır muharebelerden sonra Rusya'-

nın en büyük limanlarından ve gemi inşa merkezlerinden biri olan Ukranyanın bu büyük şehrini zaptetmişlerdi. Şehri Almanlar büyük bir nevmidi ile müdafaa etmişlerdi. Orada nehir ağzının zorlanması sırasında düşman kanatlarını denizden dolaşmağı Azak denizinde öğrenmiş olan deniz piyadeleri bir kere daha ilerleyen kı'alarının sol kanadında yer almışlardır [1].

31 - Martta üçüncü Urkanya cephesi kuvvetleri Oçakof şehir ve kalesini zaptettikleri zaman da aynı şey cereyan etti. Burası Alman savunmasının Dinyeper Buğ ağzını kapadığı kuvvetli bir kilit noktası idi [2]. Nehir ağzını güneyden zorlayarak kale adası olan Pervomaisky'yi ve sonra şehrin su kenarını alan deniz piyadeleri düşman garnizonunun bozgununu tamamlamışlardı. Bu harekât güç şartlar altında ve mahdut vasıtalarla yapılmasına rağmen çıkarma serî ve başarılı olmuştu.

Bütün harp esnasında düşman Karadenizin muhtelif bölgelerinde devamlı olarak bizim kuvvet çıkarmamız tehdidi altında tutulmuştur. Bu hal Alman komutanlığını muhtemel Sovyet çıkarma kuvvetlerini defetmek üzere kıyı boyunca büyük kıt'aat, topçu ve diğer silâhlar bulundurmağa mecbur etmiştir. Kırımdan atıldıktan sonra Almanlar Romanya ve Besarabya kıyıları üzerindeki yeni savunmalarını tahkim için hiç te az gayret sarfetmediler. Zamanı gelince Yüksek başkomutanlığın emrile bu savunmalar da Kızılordu ve Karadeniz donanmasının müşterek darbeleri önünde süpürüldü gitti. Burada Karadeniz bahriyelileri maharetli ve yeğitce çıkarma hareketlerile yeni zaferler kazandılar. Bu hareket Akkerman ve İsmail, Rumen limanları Sulina, Tunça ve Köstence'nin zaptı şeklinde sonunçlandı. Bu cihetler Sovyetler Birliği kahramanı adını taşıyan Karadeniz bahriyelilerinden birçoğunun çıkarma kuvvetlerine mensup olmaları sebebini izah etmektedir.

Deniz piyadeleri ve bahriyelilerin muharip ruhları, düşmana olan nefretleri ve onu vatan toprağından çıkarmak için olan azimleri sayesinde çıkarma harekâtının çoğu başarılı olarak yapılmıştır. Hattâ makineli yuvaları ve istinat noktalarile donanmış ve maynlarla işba haline gelmiş kıyılara düşmanın hemen burnu dibine çıkarma icabettiği zaman da hareket başarı ile şonuçlanmıştır.

Kırım ve Sivastopol muharebeleri

Kırım Karadenizde daima "Kilit„ veya daha doğrusu "Kilit noktası" olmuştur. Ve her nekadar bu mütearife yelken gemisi devrinde konmuş

[1] 28 - Mart - 944 günkü Yüksek başkomutanlık günlük emr kennilerini bil assa gösteren erat mayanında Bnb. Kotanow idaresindeki deniz piya elerini zikretmektedir.

[2] Yüksek başkomutanlığın 31 - Mart - 944 tarihli günlük emrinde Yarbay Neumark komut sındaki deniz pivadeleri kaydedilmektedir.

ise de bugün denizdeki şartların artık havadaki [1] durumdan ayrı olarak mütalea olunamamasına rağmen aynı mütearife yine doğrudur.

Kırım'ın müstesna siyasî ve ekomonik ehemmiyetini hesaba katmadan, zira burası U. S. S. R.'nın en zengin bölgelerinden ve sağlık merkezlerindendir. Yalnız askerî coğrafyası gözönünde tutulmak istenirse haritaya atılacak bir göz şu hususları meydana kor: Kırım yarımadasının ileri çıkmış durumu onu güney Ukranyayı denize karşı siperleyen bir ileri sürülmüş mevzi yapmaktadır. Yarımada aynı zamanda Karadenizin doğu parçasını batıdan ayırmaktadır. Eğer merkez deniz üssü Sivastopol ile Karadenizin diğer muhtelif limanlarının mesafesini ölçersek şu neticeyi alırız: Sivastopol - Sulina 169, Sivastopol - Odesa 165, Sivastopol - İnebolu 167, Sivastopol - Köstence 208, Sivastopol - Novorosiski 212 mil [2].

Bu cihetin ehemmiyeti şuradadır. Batı ve kuzey batı kıyıları boyunca olan yollar kadar güney ve kuzeydoğu kıyıları boyunca olan yollar da Sivastopoldan aynı zaman zarfında karakol edilebilir. Buna kullanılacak vasıta uçak, kruvazör veya denizaltının bir tesiri yoktur.

Sivastopol, dünyanın en güzel limanlarından biri ve diğer ufak limanlar (Kefe, Yalta, Kerç) ve bunların Azak denizi methaline hâkim vaziyetleri Kırım'ın stratejik ehemmiyetini tayin eder.

Güney kıyıları boyunca uzanan kesik yükseklikler dikkat nazarına alınmaz ise adanın geri kalan kısmı o kadar düz o kadar ormanlardan mahrumdur ve genel olarak uçakların inişi için o kadar uygundur ki; Kırım büyük bir hava meydanı veya daha doğru olarak mükemmel bir hava harekât üssü olarak tarif olunabilir.

Sovyet uçakları bu harekât üssünden Rumen limanlarına, Pluești petrol sahalarına ve düşmanın batı Karadeniz bölgesindeki gemi seyir ve seferine ağır hücumlar yapmışlardır. Maamafih yine aynı üsten Alman uçakları Trans Kafkas'a akınlar yapmışlar ve Novorosiski, Tuapse ve Poti'yi vurmuşlardır.

Almanların Kırım'ın durumu ve değeri hakkında harpten çok evvel mükemmel bilgileri olduğunu söylemek lüzumsuzdur. Yağmacılık maksatlarını bir tarafa bırakarak Almanların Kırım'ı elde etmek için o kadar ısrarla çarpışmaları, ona muvakkat olarak sahip olmak için bu kadar yüksek bir bedel ödemeleri ve kaçan cenup orduları Sovyet toprakla-

[1] Karadenizde kilit olmak mütearifesini haiz diğer bir nokta da Boğazlardır. Bu husus coğrafî olarak doğru olmakla beraber havacılığın gelişmesi dolayisile stratejik bakımdan pek doğru gelmemektedir. Bu cihet ilk defa Balbo komutasında ağır S-55 deniz tayyarelerinden mürekkep bir hava kuvveti Boğazlar üzerinden Sovyet hükûmeti müsaadesile Odesaya kadar uçtuğu zaman münekkitlerin dikkat nazarını çekmiştir.

[2] Bunlar seyrisefain mesafeleridir. Hava mesafeleri de takriben aynıdır.

rından çıktıktan sonra da yarımadayı elde tutmak için o kadar inatla savaşmalarının sebebi budur.

Kırım'ın âkıbetini tayin eden vak'alardan çok evvel ve bilhassa Kırmızı ordunun Dinyeperi zorlamasından sonra Alman komutanlığı Kırım yarımadasını kuzey ve doğuya Kerç boğazı istikametine duğru olduğu kadar açık denize karşı da korumak için çok enerjik tedbirler almıştır. Kırım kıt'adan tamamile tecrit edilip te dördüncü Ukranya cephesi kıt'aları berzahta ve hususî deniz piyade ordusu şarktan harekâta başlayınca Odesa ve Rumen limanlarına olan yolların hepsi Almanlar için hususî ehemmiyet kazanmıştı.

Yarımadayı elde tutmak ümidile durumdan el'an gafil olan Alman komutanlığı o sırada Kırım'a ihtiyat kuvvetler ve silâhlar yığdı ve Prekop, Chongar bölgesi, Ishun mevzii, Kerç yarımadası ve Kefe ile bütün güney kıyısında teferruatlı savunma tesisleri kurmağa devam etti.

Aynı zamanda Kırım'dan düşman komutanlarile onların beraberlerinde Kırım'ın saraylarından, sanatoryomlarından ve müzelerinden alınmış kıymetli eşyaların tahliyesi, büyük bir tahliye yapılıyordu. Alman ve Rumenlerin bazıları anlaşıldığına göre durumu doğru olarak muhakeme etmeği ve öngörü ile tedbir almağı öğrenmişlerdi.

Nihaî Kırım harekâtından evvel Karadeniz donanması düşmanın deniz ulaştırma yollarını denizaltılar ve hava kuvvetleri ve daha sonra torpitobotlarile sistematik olarak taradı. Bu vasıtalar Kırım'daki düşman kuvvetlerinin ikmalini ve çalınmış Sovyet mallarının tahliyesini bozdular. O zaman teşkilâtlanmak üzere bulunan Kırım'ın deniz ve havadan ablukası henüz nisbeten az düşman nakliye mavna ve nakliye uçağını haklamış olmakla beraber bunun düşman plân ve hesapları üzerindeki tesiri çok ciddî oldu ve Almanları aşağıdaki tedbirleri almağa mecbur etti:

1 — Gemiler refakate alınmış konvoylar halinde ve daha ziyade geceleri sevkedildi.

2 — Sahile sokulmak suretile müsait olmıyan yollar takip edildi [1].

3 — Nakliye ve çıkarma vasıtalarını emniyete almak üzere fazla sayıda gemi bu işe verildi.

4 — Havada nakliye uçaklarının ve denizde konvoyların korunması için mühim bir av kuvveti bu işe verildi.

Genel olarak Sovyet harp gemileri düşmana müessir kayıplar verdirmekle kalmadılar aynı zamanda ikmal akınını geciktirdiler ve nakliyatın genel temposunu yavaşlatlılar.

[1] Çıkarma vasıtaları ve ikmal gemileri konvoyları umumiyetle Sivastopoldan Opatoryaya kadar denize karşı mayn tarlalarile korunmuş olarak gidiyorlar oradan Tarkha'na ve sonra Odesaya ve Besarabya kıyısı boyunca güneye Tuna ağzına iniyorlardı. Bu hal yolu takriben iki misli yapıyordu.

Aşağıdaki olaylar düşman ulaştırma yolları üzerindeki Sovyet harekâtının müessiriyetini göstermektedir. Alman komutanlığı Odesa ile ulaştırmayı kolaylaştırmak için fena teçhiz edilmiş, kuzey rüzgârlarına nisbeten açık ve hepsinden mühim olarak demiryolu bulunmıyan Kırım'ın Akmesçit koyunu yükleme ve bindirme yeri olarak seçmişti. Diğer taraftan Tarkankut ile Sivastopol arasındaki en kısa su yolu (takriben 75 mil) kıyı boyunu takıp etmekte olup mayn tarlalarile korunmakta ve nisbeten emin telâkki edilmekte idi. Buna rağmen Almanlar bu yolu kullanmamağı tercih ettiler. Bu yolda bir hayli gemi kaybetmişlerdi.

Odesanın düşmesinden sonra düşman nakliyelerini sıkacak başka işleri de çıkmıştı. Gemiler artık açık denizde Sulina veya Köstenceye doğru eziyetli bir yolculuk yapmağa ve Sovyet keşif uçaklarını yanıltmak ümidi e şaşırtma menevralarına müracaata mecburdular.

Almanlar şiddetli Sovyet ablukasının hakkından gelmek için konvoy teşkili ve emniyete alınması, kamoflaj, seyir için fena hava seçilmesi ve saire gibi savunma tedbirlerinden başka taarruzî harekâta da müracaat ettiler. Uçakları zaman zaman Karadeniz donanması torpito, bombardıman ve Stormowik meydanlarına saldırdı ve torpitobotların harekât üslerine taarruzlar yaptı. Düşman hattâ Sovyet üsleri civarında denizaltı faaliyetini arttırarak mukabil abluka yolunu tuttu. Vüs'at bakımından kifayetsiz old.ktan başka yanlış olarak tatbik olunan bu gayretler netice veremedi. Karadeniz şartlarında uçaklar bir kenara bırakılsa bile denizaltıları ve torpitobotları üslerine tıkamak son derece güçtü. Bu itibarla Naziler tarafından tatbik olunan mukabil abluka kayıplarını azaltmağa veya deniz ulaştırma yollarının ihlâl edilmesine mâni olmağa yaramadı [1].

Seferin bu safhasında Karadeniz donanmasının mükemmel bir hareketi bir torpitobot filosunun gizli ve seri bir suretle Kafkas üslerinden Karkinitsky koyuna nakli olmuştur. Tam zamanında (Mart - 944) yapılan bu hareket iyi tertip ve mükemmel bir maharet ile icra edilmişti. Almanlar harp sahnesinin bu kısmını Sivastopol, Akmesçit, Odesa ve daha garpteki üslerinden harekât yapan uçak ve deniz kuvvetlerile hakimiyetleri altında tutuyorlardı. Bu sebepten Odesaya giden yol üzerinde torpitobotlarımızın görünmesi Almanları baskına uğratmıştı. Bu tehdidi bertaraf için havadan yapılan teşübbüs bir sonuç vermedi halbuki torpitobotlar geçici olarak düşmanın gerilerinde üslenmişlerdi. Daha sonraları Odesanın düşmesi Almanları Sivastopoldan batıya (Sulina veya Köstenceye) seyre mecbur ettiği zaman Karkinitsky'de üslenmiş hücumbotları Karadeniz donanmasına düşman ulaştırma yollarına iki istikametten vurma ve böylece ablukayı şiddetlendime imkânı verdi.

[1] Komuta ma.amımız seferin bu safhasında daha büyük gemileri kullanmayı gerekli bulmamıştı. Bu sebepten Alman denizaltıları ve hücumbotları denizde değerli hedefler bulamadı ar.

Alman sürülerini Dinyeper dönümü bölgesinden ve sonraları bütün Güney Ukranya ve kıyıdan atmak için büyük ölçüde muharebeler gelişirken kuzey Taurida ve Kerç'in doğusunda silâhlar ve kıtaat yığılmakta idi. Burada da Sovyet İhtiyat Birlikleri düşmanın ana savunma hattına sürülürken düşman mevzileri mükemmel olarak kaşfedilmekte idi. Böylece harpte Kızılordunun tatbik ettiği klâsik hareketlerden biri için iki taraflı hazırlıklar gelişiyordu. Filhakika bu hazırlıklar 1944 senesi Kırım seferinin birinci safhası idiler.

Bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra yüksek başkomutanlığın emri ile Kırım'ın hücumla zaptı 8 - nisanda balaşdı.

Burada hücumla zapt tâbiri edebî olarak kullanılmıştır. Bundan evvelki günlerde dördüncü Ukranya cephesi kıtaatı Prekop berzahı ve Sivash savunmalarına yaklaşmışlardı. Kıtaat bu savunmaları yardıktan sonra Ishun mevziini hücum ile almış ve bu sırada hususî deniz piyade ordusu (Special Maritime army) Kerç duvarlarına varmış olup orada Kerç şehir ve kalesinden Azak denizine kadar uzanan tahkimatı hücum ile zapt için hazırlık yapmakta idi.

Üç günden az zamanda düşman tarafından iki senedenberi devamlı ve artan bir şekilde yapılan bu tahkimat yarıldı ve intikama susamış muharip erlerden iki nehir Kırım'a aktı. 11 - Nisanda Sovyet kıtaatı önemli demiryolu kavşak yeri ve hava meydanı olan Jankoi'i aldı ve düşman üzerine başka bir istikametten düşerek Kerçi zaptetti. İki gün sonra Kefe ve Opatorya ile Kırım'daki Alman ordusunun karargâhı olan Simfrepol düşmandan temizlendi. 14 - Nisanda kıtaatımız Bahçesaray, Alushta, Karasu, Pazar ve Sudak'ı aldı. 15 - Nisanda Kızılordu öncüleri Sivastopol'a yaklaşmakta idiler. Bunlar Kacha, Mamashai, Belbek, Duvankoi, Shuhi ve diğer yerleri almışlardı. 16 - Nisanda Sovyet kıt'aları Yaltayı zaptettiler ve ondan sonra Sivastopol, Kacha'dan Balaklava'ya kadar denizden denize muhasara edildi.

Böylece Sovyet kıt'aları beş günde Prekop'tan Sivastopol'a takriben 250 kilometre (150 mil) ve Kerç'ten Sivastopola 300 kilometre (200 mil) yürümüşlerdi. Bu serî ve cür'etkâre manevra ile bir ande iki cihetten harekete geçilerek süratli bir akış ile bazı birlikler günde 40-50 kilometre, bazı ahvalde 80 kilometre ilerlemişler ve Kırım'daki düşman kuvvetinin âkıbetini tayin etmişlerdi.

Kuzeyden ve doğudan ilerleyen kıt'alarımız orta hatlarda müteharrik savunmalar tertiplemek ve tahkimat yapmak hususundaki Alman teşebbüslerini hüsrana uğratarak Kırım toprağında Almanların yegâne melcei kalmış olan Sivastopola yaklaşmışlardı.

Eski "Türk Du arı" [1] ile Ak - Manaisk gibi tabiî ve halka cebrî olarak yaptırılan ve Todt teşkilâtı tarafından yapılan sun'î mâniler ve

[1] Bu Türk duvarı diğer eski tahkimat ile beraber Prekop berzahı ile Kerç yarımadasını kesmektedir. Bunlar Alman savunma şebekesinde yenilenmişler ve diğer tahkimat ile birleştirilmişlerdi.

en nihayet Kırım'ın düşmesini geciktirmek ümidile Alman komutanlığı tarafından geride bırakılan Alman askerlerinin ümitsiz gayreti hiçbir işe yaramamıştı. Cepheden gelen haberler büyük miktarda ganimet ve onbinlerce esir alındığını bildiriliyordu. Gazeteler kurtulan Almanların anlattıkları hüzün verici hikâyeleri bildiren muhabir raporlarını basmakta idiler. Bunlarda Alman komutanlarının kendi emniyetlerini zamanında Romanya'ya uçmakta gördükleri ve erlerin Kırım'ı tutmak için olan semeresiz teşebbüslerinden bahsedilmekte idi.

Kırım seferinde Kızılordu düşman savunmalarının mebzul bulunduğu bir arazide asrî taarruzî harekâtın hazırlanmasında ve icrasında örnek olacak bir maharet göstermişti. Sovyet kıt'aları da seri manevra yapabileceklerini ve düşman tarafından tutulmuş topraklara yüzlerce kilometre girebileceklerini göstermişlerdi. Bütün harp esnasında Almanlar yıldırım harekâtı üzerinde bir hayli yazmışlar ve söylemişlerdi Halbuki ameliyatta dâhiyane yıldırım darbeleri vuran bilhassa Kırım harekâtında Kızılordu olmuştu.

Bu harekâtın ilk safhalarında Karadeniz donanması ve Azak denizindeki filotillâ Sovyet deniz piyade ordusunun Kerç yarımadasındaki Alman kanatlarına Task Force'lar çıkarmasını mümkün kılmış ve sonra da bütün orduyu ikmal kolları ve teçhizatı ile beraber Kerç boğazından karşıya geçirmişlerdi Karadeniz donanması havacıları Prekop ve Ishun mevzilerinin yarılmasında yer hedeflerine karşı ordu ile yakın işbirliği yaptılar. Diğer deniz havacıları denizaltı ve torpitobotların ablukayı idamesine ve bu suretle düşmanın ikmal yollarını ve denizdeki ric'at hatlarını bozmalarına yardım ettiler. Daha başka deniz hava birlikleri de bidayette düşman ihtiyatlarının çıkmasına mâni olmak için, daha sonra da düşman kıtaatından kalanları yüklemeğe teşebbüs ettiği zaman devamlı olarak Kefe, Sudak ve diğer limanları dövdüler. Bu harekâtın müessir olduğuna hava Tümgenerali Yermachenkov'un emrinde bulunan havacıların diğer birliklerden daha sık olarak Yüksek başkomutanlık emirlerinde zikredilmiş olmaları bir delildir.

Sivastopol'a karşı itina ile hazırlanmış olan tarihî hücum üç gün sürmüştür. 7, 8 ve 9-mayıs günleri dördüncü Ukranya cephesi kıt'aları üç sıra çelik ve betondan ibaret kitle halindeki düşman savunmalarını yararak büyük deniz üssünü kurtardılar. Böylece Stalin'in stratejisi bir kere daha klâsik harekâta bir örnek vermiş oldu. Silâhlı kuvvetlerimiz üç gün büyük gayretlerini en yüksek haddinde idame ettiler. Havada, tank içinde ve yaya erler istilâcıya olan kinleri ve onu tam burada bu tarihî şehrin mukaddes toprakları üzerinde tecziye etmek isteği ile ileri atıldılar. Bu iş sıhhatli ve kat'î hesap, metin liderlik ve piyade, topçu, hava ve diğer branşların maharetli işbirliği ile muhtelif istikametlerden tevcih olunması suretile üç gün sürmüştü.

En dış savunma çemberinden şehre kadar olan on kilometre Sovyet kıt'aları tarafından üç günde ve eğer hazırlık müddeti de dahil edilirse

23 - 24 günde alındı. Almanlar 1941 - 42 de bu mesafeyi 250 günde gidebilmişlerdi

İki sene müddetle Almanlar mevcut tahkimatı tamir ve yenilerini yapmak, canavarca lâğım tarlaları tertiplemek ve sonsuz dikenli tel manialarıı dikmek işile uğraşmışlardı. İki sene Sivastopol'un mutlak ve kat'î olarak zaptolunmaz hale getirildiğine dünyayı temin etmişlerdi. Maamafih bütün bu tedbirler, Berlinden gelen ve ne pahasına olursa olsun sıkı tutunmak ve her siper, her mermi çukuru ve herhangi [1] müdafaa etmek yolundaki son emirler kadar Almanların işine yaradı. Sivastopol garnizonuna muharebenin son günleri Romanyadan hava yolu ile getirilen takviye ve malzeme yardımları da aynı derecede boş olmuştu.

Eski kalenin silâhları ile nizamî garnizonu bir tarafa, 17 nci Alman ordusunun kurtulan birlikleri, SS kıt'aları, Rumen tümenleri Sivastopol'u ağır, sahra ve uçaksavar toplarile donatmış ve bölgeyi havanlar, tanklar ve diğer harp makinelerile doldurmuştu. Düşman Sivastopol üzerine çekilirken demiryollarını, köprüleri, tünelleri berhava etmişti. En nihayet Sovyet kıt'alarının son taarruza hazırlanmak için üç haftaları vardı.

Kızılordu Almanlara hattâ mağlûbiyetlerini haklı çıkaracak bir gösteri yapmalarına veya bir müddet sürmüş bir müdafaa ile müteselli olmalarına bile meydan vermemişti. Almanlar üç günde ezilmiş fena halde mağlûp edilmişlerdi.

Sivastopol'un sukutundan sonra Kerson burnuna tıkılmış düşman birlikleri bakayasının temizlenmesi yalnız üç gün sürdü. Kırım seferinin bu safhasında Karadeniz donanmasının baş işi kalan Alman ve Rumen birliklerinin şehirden tahliyesini bozmaktı. Maamafih Sivastopol'un düşmesinden evvel abluka hava ve deniz harekâtı ile devamlı olarak şiddetlendirilmişti. Bunu başarmak için Karadeniz donanması hava meydanları devamlı olarak şehre yaklaştırılmış ve torpitobotlar da düşman denizyollarının hemen civarındaki yeni üslere intikal ettirilmişti. Abluka sahasının muhtelif sektorlarındaki denizaltı gemileri miktarı arttırılmış bulunuyordu. Harekâtın gidişi ile abluka kuvvetlerinin gayreti devamlı olarak artmış ve bu da daha fazla uçak tahrip edilmesini, daha çok sayıda Alman ve Rumen harp gemisi; nakliye, çıkarma vasıtası ve motorbotu batırılmasını mucip olmuştu. Düşman gemileri rotalarını tebdil etmişler, sis perdelerine bürünmüşler şaşırtıcı manevralara ve diğer harp hilelerine muracaat etmişlerdi. Fakat günler uzayıp ta muharebe en hararetli devresine girince düşman en nihayet kayıplara bakmadan

[1] 3 - Mayıs - 944 te Sivastapol'u müdafaa eden 17 nci Alman ordusu komutanı Orgeneral Almendiger tarafından neşredilmiş emirler bu yolda idi. Metin sonradan Sovyet kıt'alarının eline geçmiştir.

gece ve gündüz mümkün olanı kurtarmak düşüncesile harekete mecbur olmuştu.

Modern şartlar altında düşman deniz ulaştırmasına karşı yapılan harekâtta düşman nakliyelerine yalnız yolda değil kendi üslerinde yükleme veya boşaltma işinde iken de taarruz edilebilirse azamî tesir elde olunabilir. Bu cihet iskele ve dokların, liman kolaylıklarının, antrepoların, kıyı boyundaki demiryollarının tahribini hulâsa bütün yükleme ve başaltma kolaylıklarının tahribi ile liman içinde seyrüseferin asgarî hadde indirilmesini icabettirir. Bu uzun mesafe bomba uçaklarına verilmiş görevdi. Bu uçakların taarruzları 12 ve 18 - nisanda Köstence doklarına ve 17 - nisanda Kalas ve Sivastopol'un iskele ve girintilerine tevcih olunmuştu. Aynı zamanda Sulina ve Sivastopol'a akınlar yapan Karadeniz donanması uçakları her iki limanın önlerine maynlar dökmüşlerdi.

Torpito uçakları, Stormovikler ve bomba uçakları düşman gemilerini batırmakta biribirlerile rekabet ediyorlardı. Denizaltılar ve hücumbotları da aynı şekilde yarış etmekte idiler. Maamafih müstesna derecede güzel avcılık hücumbotlarında kaldı. Bu tekneler daha evvelce de sayısız başarılar sağlamış bulunmakla beraber hiçbir vakit böyle bir fırsatla karşılaşmamışlardı. Bu fırsattan hakkile istifade ettiler. Düşmanın denizden ve havadan makineli top ve tüfek ateşile taraması değil son Alman motorbotu hattâ salı bile Kerson burnundan ayrılıncaya ve en son düşman tahlisiye sandalı kendi kıyılarına sürükleninceye kadar devam etti.

Son harekâtın ölçüsü hakkında Sovyet haberler bürosunun Kırım seferi hakkındaki haberleri bir fikir verebilir: "... Karadeniz donanması uçak ve gemileri 8 - nisandan 12 - mayısa kadar düşman kıtaat ve malzemesi yüklü şu tekneleri batırmışlardır: 69 ikmal gemisi, 56 yüksek süratli çıkarma vasıtası, 2 denizaltı avcı gemisi, 2 gambot, 3 balıkçı gemisi, 27 karakol botu ve 32 sair tekne tutarı muhtelif tonajda 191 gemi [1]".

Harbin buhranlı devrelerinde olduğu üzere Alman ordu ve bahriyesinin propaganda işbirliği tamamile yıkıldı. Radyoda tanınmış General Dietmar ile Alman basınının bir kısmı iki senedir serdettikleri kehanetleri kolayca unutarak yeni bir nota çalmağa başladılar ve kat'iyyetle ileri sürdüler ki; ne Kırım ve ne de Sivastopol'un artık askerî bir değeri yoktu ve tahliye Alman komutanlığının plânına tam uygun olarak ve zamanında başarılı bir surette yapılmıştır. Alman deniz müşahitlerinin ileri gelenlerinden Tümamiral Gadow daha tedbirli olmakla beraber tamamen başka bir hikâye söyledi.

17 - Mayıs - 944 tarihli Deutsche Allgemeine Zeitung'da şöyle yazıyordu "Biz hiçbir zaman Kırım'dan çekilmemizi parlak bir zafer olarak göstermek niyetinde değiliz ... Biz bu çok şayanı dikkat harekete ancak yerinde bir önem vermekteyiz.„

[1] Pravda 13 - Mayıs - 1944 sayı 115

" Gemilerimiz düşmanın havada artan üstünlüğüne ve düşmanın deniz üstü ve altı vasıtalarile yaptığı sayısız hücumlara rağmen işlerini başardılar. "

Fin radyo sözcüsü Christopher Schild Sivastopol'un sukutunun hemen akabinde (11 - Mayıs) şu beyanatta bulunarak Almanlara daha başka bir istikamet verdi:

"Fark şudur, Ruslar 1941 - 42 de Sivastopol müdafaasında Alman komutanlığı plânlarını uzun bir zaman hakikaten geciktirdikleri halde Almanların şimdiki Sivastopol savunmasının kısa sürmüş olması dolayisiyle Kızılorduya herhangi ciddî bir tesiri olmamıştır. „

Karanlıktan, üç gün deniz yüzünde kalan sis kümelerinden faydalanan ve ellerinde büyük miktarda süratli ufak vasıta bulunan Almanlar Kırım'da bulunan kuvvetlerinin bir kısmını tahliyeye muktedir oldular. Maamafih Nazi kıt'alarının büyük kısmı esir edildi veya Karadenizin dibine gönderildi.

Kırım seferi ve Sivastopol muharebesi bu suretle neticelendi.

İster istemez bir kıyaslama yapan Sovyet ve dünya matbuatı bir kere daha Rusların sevgili şehirlerini 1854 - 55 te nasıl nefislerini düşünmeden koruduklarını ve 1941 - 42 de Sivastopol'da nasıl tekrar tarihin malı olan bir canlılık gösterdiklerini halbuki Almanların bir hayli üstünlükten faydalanmalarına rağmen 1944 te nasıl şerefsiz bir mağlûbiyete ugradıklarını müşahede ettiler. Burada bir kıyaslama daha gereklidir.

Kırım harbinden sonra Ruslar kahraman şehirlerini Paris konferansında diplomatlarının gayreti sayesinde kazanmışlardı. Fakat büyük vatan harbinde Sivastopol zafer şehri yalnız Rus silâhlarının kuvveti ile vatana iade edildi.

Düşman hakettiği cezayı buldu.

" Uzun bir geleceğin devamınca Rusya Sivastopol menkıbesinin ehemmiyetli izlerini taşıyacaktır. Bu menkıbenin kahramanları Rus halkıdır ... „ 5 - Nisan - 1855 te Leo Tolstoi mahsur şehirde bunları yazmıştı. Kehaneti doğru çıktı. Fakat Tolstoi 90 sene sonra da Rus halkının muhasara sırasında yiğit hareketlerile ve sonra şehri kahramanca hücum ile almak suretile büyük babalarının şerefini arttıracaklarını kendileri için taze zafer hediyeleri toplıyacaklarını, ehemmiyetli izleri yalnız Rus tarihine değil dünyaya bırakacaklarını o zamandan görememişti.

" Bu gün Sivastopol zaferi heyecanı tekrar bütün dünyaya yayılmıştır.[1]"

Kırım'ın tahlisi ve Sivastopol'un zaptı Karadenizdeki durumu değiştirdi. Yalnız bahriyenin üsler şubesi değil kuvvetler muvazenesi de değişti. Karadeniz sahnesinde şimdi yeni bir faktör, Kızılordunun bizim güney batı hudutlarımız dışarısında düşmanı kovalamak ve Romanyayı Alman istilâcılarından kurtarmak için zaferle ilerlemesidir.

[1] İzvestia 10 - Mayıs - 1944 sayı 110 Başmakale.

Bu yeni durumun kökü aşağıdaki şartlardadır:

1. "... Yaralanmış Alman canavarı kovalanmalı ve ininde öldürülmelidir. [1]"

2. "Kızılordu yüksek başkomutanı düşmanın bozguna uğratılıp esir edilinceye kadar takibini emretmiştir.

" Aynı zamanda Sovyet hükûmeti bu hareketin Rumen toprağından herhangi bir kısmın alınması veya Romanya'da bugün mevcut sosyal sistemin değiştirilmesi maksadını gütmediğini ve Sovyet kıt'alarının Romanya'ya girişinin mahza askerî zaruretler ve düşmanın ordularının devam eden mukavemetleri yüzünden olduğunu beyan eder. [2] "

Üstün kuvvetlere ve gemi ve uçaklar için mükemmel bir üsler zincirine malik bulunan ve kıyıdaki ordunun kanat kuvvetlerile tecrübede iyi netice vermiş işbirliği usulleriyle mücehhez olan ve kahramanca savunmanın ve ondan aşağı kalmıyan yiğitce taarruzun her safhasındaki muharebeleri görmüş kendi muharip fertlerinin maharetleri ile ke disini kuvvetli hisseden Karadeniz donanması Kızılorduya Faşist canavarı yuvasında imha hususunda yardım etti.

---

[1] Stalin'in harp soylevleri sahife 94.

[2] 2-Nisan-1944 te Sovyet hükûmeti adına U. S. S. R. Dışişleri Halk Komiseri Molotof'un Sovyet yabancı basın mümessillerine olan beyanatından. Pravda 3-Nisan-1944 sayı 81 den.

V. Bölüm

Bahrî filotillâlar

Vatan harbinin büyük ölçüde ve şiddetli olması, Sovyet Birliğinin karşılaştığı ciddî tehlike ve düşmanın memleketimizin çok içerilerine girmiş bulunması denizlerde, göllerde ve nehirlerde evvelce hiç mevcut bulunmıyan yerlerde filotillâlar teşkili ve bu yeni teşkilât ile ilgisi bulunmayan ve eskiden mevcut filotillâların takviyesi işlerini gerektirmişti. Bu mes'uliyetli iş donanmalarımızın başında bulunanların omuzlarındaki yükü arttırmakta idi. Bunlar filotillâlar için personel bulmak zorunda idiler. Bu filotillâların kurulması, teşkilâtlanması, eğitimi ve ikmali ve asrî bir harp için gerekli bütün hususlarının sağlanması ile ilgili bulunan Bahriye Bakanlığı üzerindeki yük te ziyadesile artmıştı.

Bu filotillâların kendi sektorlarındaki harekâtının daima Kızılordu harekâtile münasebattar olması gerekiyordu. Beyaz denizdeki filotillâ ki; ondan kuzey sahnesindeki harp hareketleri bölümünde bahsedilmiştir. geniş su sahalarını düşman denizaltı maynlarından korumak ve aynı zamanda münferit nakliyeleri veya konvoyları Luftwaffe'ye karşı emniyete almak işini görmekte idi. Beyaz deniz filotillâsı bu arada buz şartları dolayısile fazla mânilerle karşılaşıyordu. Buzlar konvoyları geciktiriyor ve onları buz kıran refakatine muhtaç kılıyordu. Bundan başka filotillânın düşman mayn ve uçaklarına karşı mücadelesini ziyadesile tâciz ediyordu. Denizlerin donması düşman denizaltıları için de mâni teşkil etmekte idi. Ancak onlar hiç olmazsa büyük buz sahalarının kenarlarında saklanarak konvoylarımızı bekleyebiliyorlardı.

Düşmanın denizaltıları, uçakları ve maynları bizim deniz savunma şebekemizdeki zayıf noktaları arıyarak menzilleri içinde bulunan kutup sahasının en hücra yerlerinde bile karşımıza çıkmakta idiler. Bu hal Beyaz deniz filotillâsının işini ziyadesile çetinleştirmekte idi.

Bu bölgedeki düşman su üstü akıncıları Beyaz deniz filotillâsı tarafından korunan bölgelere girmeğe teşebbüs eden birkaç akın yapmışlar bunlar başarısız çevrilmişti. Hazer denizi filotillâsı müstesna olmak üzere Beyaz deniz filotillâsı diğer filotillâlar gibi cephe kuvvetlerile işbirliği yapmak zorunda kalmamıştı. Düşman denemiş olmasına rağmen karadan ve bilhassa Kandalaksha körfezi istikametinde Beyaz deniz kıyılarına kadar ulaşamamış bulunuyordu.

Ladoga gölü filotillâsının faaliyetinden ikinci bölümde Baltık denizinde harp başlığı altında Sukho adasındaki harekât münasebetile muhtasar olarak bahsolunmuştu. Ufak mikyasta olmakla beraber Ladoga gölünün mahdut vüs'ati asrî deniz harbine sahne olmuş bulunuyordu. Ancak sathı buz tuttuğu zaman bu harp fâsılaya uğrayordu. Mahsus görev almış kıt'alar sık sık karaya çıkarılıyordu. Ulaştırma yolları boyunca şiddetli bir mücadele cereyan etmekte idi. Burada da mayn harbi imtidatlı olarak yapılmıştı. Bunlara muhasara ve bu muhasara ile mücadele tedbirleri eklenmişti. Deniz üsleri hücuma uğramış ve topçu ile donanmış monitorlar arasında büyük ölçüde muharebeler geçmişti. Bütün bu harekât havada geçen şiddetli çarpışmalar ile müterafıktı. Sukho adasına karşı düşman tarafından teşebbüs olunan çıkarmanın dofolunması bu harekâtı görenlere filotillânın operatif ve taktik olgunluğunu tanıtmıştı. Filotillâ tarafından yapılmış büyük harekât meyanında aşağıdakiler kayda değer bulunmuştur.

Harbin başında düşmanın Karelia'yi âni olarak istilâsı dolayısile bir Kızılordu birliği ana kuvvetten tecrit olunmuş ve Serdobol bölgesinde Ladoga gölü kayalık kıyılarına doğru sürülmüştü. Ziyadesile güç şartlar altında filotillâ bu birliğin geri çekilmesini sağladı. Onları cepane ve ikmallerile beraber yükleyerek selâmetle Sovyet gerilerine nakletti. Süratli avcı botları, gambotlar, balıkçı gemileri ve yardımcı gemiler birkaç günler düşman birlikleri ve topçusile çarpıştılar. Bu deniz birlikleri aynı zamanda yükleme için üs olarak kullanılan kumsalı sağlamak üzere karaya bahriyeli kuvvetler çıkararak mukabil taarruzlar yaptılar ve büyük kahramanlık ve fevkalâde gemicilik gösterdiler [1]. İş başarı ile yapıldı. Bahriyeliler takdir olundu ve kurtarılan birlikler Karelian berzahındaki cephenin takviye ve tesbitinde kullanıldılar.

Ancak Ladoga filotillâsının ifa ettiği baş hizmet muhasaraya düşmüş olan Leningrad ulaştırma hatlarının sağlanması idi ki; bu ulaştırma hatları gayet yerinde olarak şehrin can damarı tâbir olunmuştu. Muhasara kaldırılıncaya kadar iki sene müddetle Almanlar ve Finler Leningrad'a cepane, erzak ve takviye kuvvetleri getirilmesine ve yaralıların naklolunmasına mâni olmak için hiçbir gayreti esirgemediler ve her çareye baş vurdular. Bu münasebetle düşman gölden ve havadan boşaltma yerlerine, nakliyelere ve onların refakat kuvvetlerine darbe üstüne darbe indirirken, karadan Schlüsselburg ve Svir istikametlerinden filotillâ üslerinden geri kalanları zapta teşebbüs etti. Kışın göl donup ta buz üzerindeki otomobil yolu gemi seyrüseferinin yerini aldığı zaman düşman gemileri de hareketsiz kalmıştı. Fakat uçaklarının faaliyeti nisbeten artmıştı. Düşmanın çeşitli harp hileleri, uğranılan kayıplar

[1] Harpte ve harp tarihinde ilk defa olarak bu harekâtta gemilerin güvertesindeki personel kıyıda bulunan havan topları ateşile yaralanıp öldüler.

ve karşılaşılan müşkülât Ladoga bahriyelilerinin azmini kıramadı onlar Leningrad memleketin geri kalan kısmına kavuşuncaya kadar şehrin can damarlarının faal bulunmasını sağlamağa devam ettiler.

Mütevazi bir büyüklükte olan Onega gölü [1] filotillâsı düşmanın kıyılarına varması ihtimali meydana çıkınca ordu kanat kuvvetlerine yardım maksadile kurulmuştu.

Bu nisbeten ufak olan su sahası mühim birkaç su yolu üzerinde, birleştiği veya üzerinden geçtiği için büyük stratejik önemde bulunuyordu. Vytegra'dan Volga'ya ulaşan Mari şebekesinin havuzları güneye doğru uzanmakta idi. Batıya doğru da Svir nehri boyunca ve Ladoga gölü üzerinden Leningrad'a yani Baltık denizine diğer bir su yolu mevcut idi. Povenets'de kuzeye doğru Beyaz deniz - Baltık Stalin kanalı başlamakta idi.

Her nekadar düşman harbin ilk aylarında Onega gölü doğu kıyılarına ulaşmağa çalıştı ise de üç sene olduğu yerde tutuldu. Burada düşmanın ümitsiz taarruzları Kızılordunun metîn mukavemeti tarafından şaşmaz bir şekilde akamete uğratıldı. Bu muharebelerde Onega gölü filotillâsı esas olarak Alman ve Fin uçakları ve silâhlı motorbotlarile karşılaştı. Filotillâ kıyının girinti çıkıntılarında inatcı ve çetin bir mücadeleye girişti ve bütün görevlerinin başarı ile hakkından geldi. Diğer cephelerde olduğu gibi burada düşman bu sebepten bir kere bile Kızılordu kanatlarına ve gölün doğu kıyısına çıkarma riskini göze alamadı. 1944 te Karelian cephesindeki kıtaatın taarruz hareketi başladığı zaman Onega gölü filotillâsı Petrozavodsk şehrinin kurtarılmasında mühim bir rol oynadı. Bu şehîr Karelo - Fin Sovyet Sosyalist Cümhuriyetinin baş şehri idi.

Tuna ve Dinyeper filotillâları

Bu filotillâlar her ikisi de harp başladığı zaman hudutta karakol görevinde bulunuyorlardı. Bunlar Kızılordunun ileri sürülmüş birliklerile beraber müstevlinin hain darbesine karşı durdular ve milletin batı sınırlarını kahramanca müdafaa ettiler.

22 - Haziran - 1941 saat 04,00 te Rumenler anzızın İsmail üzerine ateş açtılar. Burası Tuna filotillâsının üssü idi. Bunu nehrin Sovyet kıyısı için yapılan şiddetli bir mücadele takibetti. Bu tam bir ay süren ateşli ve şiddeti azalmıyan bir muharebe idi. Düşman burada tutuldu ve ancak karadan ilerleyen kuvvetleri Kishinev'e vardığı zaman Kızılordu kanat kuvvetleri çevrilmekten sakınmak için Odesa'ya çekildiler.

Her iki filotillâ personelinin de şayanı dikkat bir metanet gösterdikleri sınırlardaki çetin çarpışmalardan sonra nehir vasıtalarının bir kısmı Karadenize geçirildi veya diğer nehirlere sevkolundu ve kalanlar

[1] Ladoga gölünün kuzey doğusundadır.

(gemileri düşmandan korumak imkânı olmıyan bölgelerde) kendi personeli tarafından batırıldı. Gemilerden bazıları çarpışarak battılar fakat hiçbiri düşman eline düşmedi.

Birçok nehir vasıtaları arasından uzun ve şerefli bir hizmet siciline sahip olan Sheleznyakov monitoru bilhassa kayda değer, bu gemi Tuna'da buz üzerinde, Nikolayef muharebesinde, Azak denizinde, Don nehrinde, Kuban nehrinde çarpışmış ve en nihayet düşman elinde bulunan Kerç boğazından yarma yaparak Novorsiski'ye gitmiştir. Havadan 200 defadan fazla hücuma uğramış ve Alman kıyı bataryaları tarafından sık sık topa tutulmuştur.

Gemilerini tahrip edip düşman gerilerindeki yolları maynlıyarak muharebe sahnesinden en son ayrılan Tuna ve Dinyeper filotillâlaları subay ve erleri o tarihten altı ay sonraya kadar Nazilerin kendilerini ihata etmiş olan hatlarından dışarı sızmağa devam etmişlerdir. Bunlar tek tek veya gruplar halinde geliyorlar ve bir tek arzu ile meşbu bulunyorlardı - tekrar hududa dönmek ve mümkün olursa yine eski birlikleri içinde düşman ile savaşmak. Bahriyelilerden bazıları millî çetelere katılmışlardı. Karşılaştıkları güçlükler dolayısile bir araya gelen bu adamlar işgal edilmiş topraklarda Nazi vahşeti görmüş veya batmış gemilerinin hatırasile acı duymuş ve müstevliye karşı kin besleyen kimselerdi. Daha sonraki muharebelerde ve bilhassa çıkarma hareketlerinde bunların yorulmaz öç alıcılar ve yeğit muharipler olduğu görülmüştü. Bundan başka hepsi düşmanı bozguna uğratarak Hitler katillerile hesaplarını göreceklerine ve Tuna ve Dinyeper kıyılarında bulunan doğdukları köy ve şehirlere dönecekleri günün geleceğine inanan kimselerdi.

Harp sonuna yaklaşırken U. S. S. R. ın batı ve güney batı hudutlarına çoktan dönmüş bulunan Dinyeper ve Tuna filotillâları gemicileri Kızılordunun Sovyet Birliği hudutları ötesindeki muzaffer yürüyüşüne faal olarak yardım ettiler.

Azak denizi filotillâsı

Alman kıt'aları aşağı Dinyeper bölgesinden kuzey Taurida ve Azak denizine doğru teveccüh ettikleri sıralarda bu filotillâ ortaya çıktı.

Karadeniz bahriyelilerinin bir zamanlar ihtilâl ve iç savaşında ordunun kıyı kanatlarını Maryampol ve Taganrog'da korumak ve Rostov ağzını müdafaa etmek olan aynı işler için uğraştıkları aynı sularda şiddetli Moskito tipi vasıtalar ve uçak çarpışmaları oldu. Ancak bu sefer düşman daha kuvvetli ve durum çok daha karışık görünüyordu. Şimdi bir tek görev bile kuvvetli hava desteği olmadan yapılamıyordu. Almanlar Genichesk'e ve daha sonraları Maryampol'a olan demiryolunu kullanarak birçok makineli çift pontonlar getirmişlerdi. Bu vasıtalar sığ sular ve harekât yapacakları kısa mesafeler için gayet uygun idiler. Bunlardan gayrı Azak denizi büyük ölçüde hava ve mayn harbine sahne oldu. Bu mücadelede en asrî mıknatisî ve akustik maynlar kullanıldı.

Ancak Azak denizi filotillâsı cür'etkâr faaliyeti ile bütün mücadele devamınca inisiyativi elinde tuttu.

Almanlar 1942 yazında 6000 deniz eri ve deniz piyadesini Almanyadan Maryampol'a naklettiler. Burada büyük miktarda çıkarma vasıtası, motorbotlar ve makineli pantonlar toplanmıştı. Bundan sonra düşman Eisk ve Akhatari istikametinde büyük ölçüde çıkarma hazırlıklarına başladı. Bu istikametler Kuban'a en kısa yol olup Rostov ve Taman yarımadasını müdafaa eden Rus kuvvetlerinin gerisine düşüyordu. Bu plân hem Karadeniz donanması ve hem de kuzey Kafkas cephesi uçaklarının ve aynı zamanda Azak denizi filotillâsının zamanında indirdikleri darbeler ve yaptıkları harekât ile akim bırakıldı.

Azak filotillâsı personeli kendilerinin tâbiye ve diversiyon taarruzlarının üstadı olduklarını gösterdiler ve bu itibarla yan ve gerilerde düşman kuvvetlerini ve Azak kıyısı boyunca bulunan birliklerini devamlı bir tazyik altında bulundurdular.

Ancak Azak denizi filotillâsı Kızılordunun batıya doğru yürüyüşü ve Azak denizinde Taganrog, Osipenko gibi mühim bölgelerin ve büyük çelik merkezi ve liman olan Maryampol'un geri alınmaları harekâtında asıl kendisini göstermiştir. Yüksek başkomutan 10 - Eylûl 1943 tarihli günlük emrinde Tümamiral Gorshkov komutasındaki denizcileri Maryampol'un alınması sırasındaki parlak harekâtı sebebile övmüştür. Azak denizi çıkarma kuvvetlerinin Temryuk'a karşı başarılı harekâtı da yüksek başkomutanlığın 9 - Ekim 1943 tarihli günlük emrinde bilhassa zikredilmiştir. Bu harekât Taman yarımadasını Nazi müstevlilerden tamamile temizlemişti.

Eski mektepten ve muharebe donanmasının klâsik an'anesi içinde yetişmiş bir amiral Azak denizi filotillâsının bilhassa dizayn edilmiş monitorlardan, zırhlı römorkörlere, süratli avcıbotlarına ve hafif toplar ve makinelitüfeklerle teslih edilmiş taka ve balıkçı kayıklarına kadar çeşit çeşit kuvvetlerine güler ve böyle çeşitli bir filonun nasıl çarpıştığına hayret eder. Maamafih Azak denizi bahriyelileri çarpıştılar ve böyle gemiler içinde hem de mükemmelen çarpıştılar. Yüksek başkomutanlığın kendilerine verdiği görevi yapmağa ve menfur düşmana azamî zararı vermeğe istekli olan bu personel bu ufak vasıtaların içinde büyük işler gördüler.

Uydurma harp gemilerinden bazılarının Azak denizi şartlarına birçok nizamî vasıtalardan daha iyi uydukları görüldü. Bu sebepten modern kruvazörlerden Azak denizi gambotlarına nakledilmiş bulunan bahriyeliler tehlike geçtikten sonra bu vasıtaları asıl sahiplerine, Azak balıkçılarına iade etmeği istemediler. Kendi kruvazörlerine dönen bu personel büyük gemilerde kalmış arkadaşlarından daha fazla denizde gezdiklerini ve daha çok çarpıştıklarını ileri sürerek öğünebileceklerini düşünerek gururlanmakta idiler.

Ancak bu işler düz gemicilikten ibaret değildi. Azak denizi bahriyelileri Don ve Koban nehirlerine çekilmeğe mecbur oldukları ve sonra karadan ilerleyen düşman üslerini zaptettiği vakit Karadenize geçmeğe mecbur edildikleri zamanlar çetin ve acı günler yaşadılar. Azak denizi filotillâsının son harekâtı hususî deniz piyade ordusunun taarruz birliklerinin Kerç yarımadasına çıkarılmasından ibaretti. Aynı zamanda bahriye erlerinden ibaret muhtelif kuvvetler düşmanın kanatlarına çıkarılmıştı. Bu harekât daha sonraları bütün ordu ve ikmal kollarının Kırım'a getirilmesini de ihtiva ediyordu.

En nihayet bütün Azak denizi düşmandan temizlendi. Alman gemilerinin bir kısmı batırıldı bir kısmı Kerç boğazından kurtuldu ve geri kalanlar da kuvvetlerimiz tarafından zaptol ndu. Böylece Birinci Petro tarafından Rusyaya açılmış olan bu deniz bir kerre daha Sovyetler Birliğinin bir iç denizi haline geldi. Kıyılarında balıkçı donanması ve ticaret bahriyesi personeli normal deniz şarları altında limanları tekrar inşa ve hasara uğramış gemileri tamir etmektedirler.

Volga filotillâsı

Harpten evvel ve hattâ muhasamatın ilk safhalarında Rusyanın en büyük su yolu olan Volga'da bahrî filotillâlar ve hattâ bir tek harp gemisi bile yoktu. Volga havzası geniş Sovyet ülkesinin bir parçasını teşkil eder. Bu parçanın sanayii, kollektif çiftlikleri, ulaştırması ve halkının vatanseverlik ve hudutsuz gayretleri Kızılordu ve donanmanın müstevliye dayanmasını ve hatırı sayılır darbeler indirmesini mümkün kılmıştır. Volga üzerinde bahriyeden bütün kalan kahraman ihtilâl gemicilerinin hatıralarından ibaretti. Bu gemiciler Volga'nın orta bölgesinde Kana nehri üzerinde, Tsaritsyn ve Astragan'da memleketin düşmanları olan müdahaleci kuvvetlere ve beyazlara karşı 1918 - 19 da Kızılordu ile omuz omuza çarpışmışlardı.

Volga kıyılarında harp endüstri fabrikaları da dahil büyük fabrikalar ve ötesinde uzanan muazzam ziraat bölgeleri düşman için çok kıymetli hedeflerdi. Fakat stratejik bakımdan Volga esas olarak büyük bir su yolu olması itibarile mühimdi. Harpten evvel nehir Sovyet Birliğinin millî ekonomisinde mühim bir rol oynuyordu. Bakû ve Emba Oil'ün yükleri, Volga çiftlikler bölgesinin buğdayı, kuzey bölgelerin kerestesi ve Stalingrad, Saratow, Kuibyshev, Yaroslavl, Kazan, Gorky ve Sormovo'daki devâsa fabrikaların istihsall ri hep bu su yolu ile taşınıyor ve demir yolu nakliyatı üzerinden bunların yükü kaldırılmış bulunuyordu. Nehrin Kana ve Oka nehirleri gibi seyrüsefere müsait kolları ve Volga - Moskova ve Mari kanalı gibi iltisak yollarının mevcudiyeti harp zamanı Volga'nın ulaştırma bakımından arzettiği kolaylıkların ehemmiyet ve değerini arttırmakta idi.

Alman komutanlığı bunun pek âlâ farkında idi [1]. Ana hava meydanları doğuya doğru miktarı kâfi ilerleyince ilk Luftwaffe uçağı Volga üzerinde göründü. Fakat biz onu bekliyorduk. Almanlar nehrin yatağını biliyorlardı. Ancak harbin ikinci senesinde olmakla beraber oranın halkı hakkında birşey bilmiyorlardı.

İç bakanlığı tarafından zamanında alınmış uçaksavunma tedbirlerinden başka muhtelif bahrî teşkillerden gemiler Volga'ya sevkolunmuş bulunu ordu. Hususî Volga birlikleri teşkil olundu ve bu birliklere asrî harbi yürütebilmeleri için gerekli silâh ve diğer malzemenin temini için üsler kuruldu. Bu yeni teşkil olunan filotillânın faaliyeti Almanlar nehire varmadan çok evvel başladı. Evvelâ Luftwaffe uçakları görüldü. Bunlar nehrin kıyıları üzerindeki hedeflere ve yakıt taşıyan duba konvoylarına teveccüh ettiler. Almanlar geceleri seyre müsait geçitlere mayn dökmeğe başlayınca durum güçleşti. Mıknatisî ve mıknatisî akustik maynlar uçaklarla Astragan'dan Saratov'a kadar uzanan 900 kilometrelik tulün muhtelif kısımlarına atılıyordu.

Bu hal sistematik olarak ana bölgeleri tarayan mayn tarayıcılara büyük bir yük oldu. Hususî değeri olan konvoyları düşman uçaklarına karşı korumak için mayn tarayıcılar, gambotlar ve karakol gemileri ile emniyete almak icap etti.

Ekseriya vâki olduğu üzere maynlar geniş bir bölgeye gizlice konmuş bulundukları takdirde güç olan iş maynların tahribi değil daha ziyade yerlerinin tesbitidir. Bu halde koruyucu tedbirlerin alınması gereklidir ki; bu da nehrin bütün "Şüpheli„ bölgelerinin taranması demektir. Kesin seyrüsefer tarifeleri, hususî seyrüsefer kaideleri ve bir harp zamanı kılavuz hizmeti ihdas olundu. Ayrıca bir gözetleme istasyonlar zinciri kuruldu, bunlar iç muhabere şebekesile biribirine bağland'. Bu tedbirler yalnız kayıpları asgarî hadde indirmekle kalmadı aynı zamanda seyrüseferdeki yığılmaları da azalttı ve gidiş gelişi o şekilde hızlandırdı ki; Volga nehri personeli harp zamanı güçlüklerine rağmen senelik ulaştırma plânlarını aştılar. Bu artış silâhlı kuvvetlere müretteb çok önemli yükler üzerinde olmakta idi. Düşmanın her yeni harp hilesi Volga filotillâsının taze tedbirlerile müessir bir şekilde karşılandı.

Stalingrad üzerine şiddetle saldıran Alman zırhlı birlikleri şeklindeki ciddî bir tehlikenin Volga üzerinde göründüğü 1942 yazının sonuna doğru filotillâ Kızılordu kurmay ve birliklerile işberaberliği üzerinde yetişmiş tecrübeli personeli ile iyi imtizaçlı bir muharip teşkilât haline gelmiştir.

[1] 1942 Aralık ayında Hitler mutad konuşmalarından birinde Volga'dan şöyle bahsetmiştir: « Bu muazzam bir yoldur ve biz buna sahip olmak için teşebbüse geçmiş bulunuyoruz. »

Stalingrad muharebesi filotillâ üzerine yeni görevler tahmil etti. Bunların en mühimleri şunlardı:

1 — Stalingrad etrafını koruyan orduya ve daha sonraları şehrin muhtelif bölgelerine, iskân bloklarına ve nehir kıyılarındaki setlere topçu desteği sağlamak.

2 — Nehir kıyısının düşman elinde bulunan bölgelerine gruplar çıkarmak.

3 — Kıtaat, silâh, cepane ve erzak taşınması.

4 — Yaralıları götürmek.

Bütün bu işlerin şiddetli düşman topçu ateşi ve Luftawaffe hücumları altında yapılması gerekiyordu. Bunlar nehirde karşıdan karşıya çalışan ferileri ve diğer vasıtaları devamlı olarak dövmekte idiler. Muharebenin en hararetli zamanında Volga'nın donmaya başlaması durumu büsbütün ağırlaştırdı. Bu hal gemileri hareketsiz kılacaktı.

Nehir kıyıları boyunca kamofle edilmiş ve duman perdeleri ile gizlenmiş gambotlar ve sâbih bataryalar, ordu komutanlarından sık sık ateş yardımı talepleri almakta idiler. Bunların serî cevabı kıyıdaki adamlarımızı tâciz eden Alman bataryalarını ve siper havalarını susturmakta idi. Filotillâ râsıtları ileri ordu mevzilerinde bulunuyor ve ordu ile beraber ilerliyorlardı. Bazı ahvalde gemilerin ateşi direkt olarak düşman tanklarına tevcih olundu. Bir seferinde cephe komutanı şahsen bir gambota böyle bir görev verdi. Gambot ilk salvosu ile hedefini buldu. Komutanın telefondaki lâkonik "Volga teşekkürler„ sözü gemi personelinin dileyebileceği en sevindirici mükâfat oldu.

Peşpeşe birçok geceler Volga filotillâsının balıkçı gemileri ve diğer vasıtaları düşman ateşi altında şehir ile ordunun kanat kuvvetleri arasında, şehir ile nehrin doğu kıyısı arasında oraya buraya kıtaat ve cepane taşıyarak ve kuvvetler çıkararak görev yaptılar. Stalingrad sokaklarında filotillâ personelinin büyük bir kısmı Kızılordu personali ile yanyana düşmana karşı harp etti.

Altıbuçuk ay süren ve sonunda bir Alman ordular grupunun mağlûp ve esir edilmesile nihayet bulan bu muazzam harekâtın muvaffakıyeti Kızılordunun büyük bir zaferi idi. Volga filotillâsı bahriyelileri ölçü bakımından mütevazi olmakla beraber yaptıkları harekât ile bir bütün olan bu zaferi kolaylaştırdılar.

Durumlarının güçlüğüne ve muharebenin şiddetine reğmen Volga bahriyesi personeli büyük vatan harbinin bu kat'î neticeli savaşında ellerinden geleni yapmışlar ve görevlerini şeref ile başarmışlardır. Volga filotillâsından iki gemi Usyskin ile Chapayev gambotları Kızılbayrağı gururla dalgalandırmakta ve bahriyelilerden ve deniz piyadelerinden birçokları Stalingrad müdafaa madalyasını taşımaktadırlar.

1917 - Ekim ihtilâlindenberi ikinci defa olarak bahriyeliler ve Kızıl - ordu Volga kıyılarının savunmasına koşmuşlar ve ikinci defa olarak

gemicilerin kazandığı zafar Stalin'in muzaffer şehrine değer derecede olmuştur.

Hazer denizi filotillâsı

Memleketin ana su yolu üzerindeki gidiş gelişi durdurmak için gayret sarfeden Alman komutanlığının kuvvetlerini bu su yolunun deniz mahreçlerine de tevcih etmesi üzerine filotillâlarımızın en eskisi olan Hazer denizi filotillâsı da Volga filotillâsının gördüğü görevin aynını yapmak durumunda kaldı.

Düşman bombardıman ve mayn uçakları Astragan üzerlerinde görünmekle kalmamış Hazer denizi üzerinde de uçmuş ve Volga'nın bu denize döküldüğü yerler üzerine darbelerini yöneltmişlerdir. Görünüşe göre Alman komutanlığı Bakû'dan kuzeye doğru olan akaryakıt sevkıyatını kesmeğe çok bel bağlamıştı. Bu plân da diğer birçokları gibi boşa çıkmıştır. Ordunun, Hazer denizi filotillâsının ve uçaksavar müdafaasının müşterek harekâtı ve mayn tarayıcıların enerjik faaliyetleri sayesinde bu istikamete müteveccih bütün düşman gayretleri pek çabuk tesirsiz kılınmış ve Volga ağzı ile Hazer limanları arasında kuzey ve güneye doğru olan seyrüsefer tâciz olunmadan devam etmiştir. Burada harp zaruretlerinin gemi seyrüseferi hacmini ziyadesile arttırdığını dikkat nazarına almak lâzımdır.

Almanlar Elista'ya varmış ve buradan seyyar birliklerile Kızılyar-Astrakhan istikametinde çıkışlar yapmış ise de Trans Kafkas cephesi kıtaatının gösterdikleri metin dayanma düşmanın Hazer denizi kıyılarına varmasına mâni olmuştur. Alman güney cephesi kuvvetleri şiddetli gayretlerine ve son derece çetin çarpışmalarına rağmen Elkhotovo ve Mozdok'tan daha doğuya nüfuz edemedikleri gibi Makhach-Kala şehir ve limanına da erişememişlerdir. Almanlar Trans Kafkas cephesinde yıkıcı bir darbe yiyerek batıya yuvarlandıktan sonra da bir daha Kafkaslara dönmemişlerdir.

Bu sebepten Hazer filotillâsı topçusunu kullanma fırsatını bulamamış ve bellibaşlı olarak Kızılordu için büyük miktarda kıtaat ve malzeme taşıma işi ile meşgul olmuştur.

Sovyet deniz ulaştırmasının dost İrana giden güney kısmı da aynı şekilde Hazer filotillâsı tarafından korunmuştur. Filotillâ işlerini iyi başarmış ve aynı zamanda Kızıl donanma personel, talebe ve subaylarına bir eğitim merkezi vazifesini de görmüştür. Burada yetişenler bahriyenin bütün hizmetlerine sevkolunmuşlardır.

VI. Bölüm

Yardımcı donanma

Yardımcı donanmanın rolü ve ehemmiyeti

Asrî harp sevk ve idaresi denizde harekât ve diğer maksatlarla büyük miktarda gemiye ihtiyaç gösterir. Bizim bahriyemizin ve müttefik bahriyelerin son harp içindeki tecrübeleri bunu göstermiştir.

Nakliye ve donanma yardımcısı olarak hizmete alınan gemiler miktarında birinci cihan harbine nazaran azametli bir artış olduğunu rakamlar göstermektedir. Bu hal harbin aşağıda sıralanan veçhelerinin tabiî bir hasılasından ibaretti :

1 — Dünya hakimiyeti uğrunda çabalayan Faşist mütecavizin hudutsuz gayeleri harbin çok büyük ölçüde yapılmasına sebep olmuştur. Böylece harp hemen bütün dünyayı kaplamış ve yine aynı sebep harbin fevkalâde şiddetli cereyanını mucip olmuştur. Zira birçok Demokratik devletlerin varlığı buna bağlı kalmıştı.

2 — Harbin ölçüsü ve şiddeti de hem mütecavizin ve hem de kendilerini mütecavize karşı müdafaa eden milletlerin bütün kuvvetlerini, bütün kaynaklarını seferber etmeleri için azamî gayretlerini harcamalarını gerektirmiştir. Bu hal deniz ulaştırması da dahil bütün ulaştırma vasıtalarının seferber edilmelerini icabettirmiştir. Maamafih başlangıçta topyekûn gayretin lüzumu, Sovyet Birliği müstesna hiçbir millet tarafından anlaşılmamış fakat şartlar daha sonraları muhariplerin birçoğunu kaynaklarını son hadde kadar zorlamağa mecbur etmiştir.

3 — Modern orduların çeşitli silâhlar ve makineleri, uçak, tank ve motorların fevkalâde inkişafı, ikmal kollarının motorlaştırılması ve bütün tiplerdeki muazzam cepane sarfiyatı (adam başına düşen top ve havan dolayısile top kuvvetlerinin nisbî artması ve otomatik topların büyük ölçüde kullanılması) orduların, deniz ve hava kuvvetlerinin ikmal nakliyatında artışı zarurî kılmıştır. Motorlar, uçaklar, tanklar ve topçunun inkişafı, imal kolaylıklarının müterafık olarak gelişimi ve bu harp endüstrisini ikmal eden temel endüstrisinin genişlemesi istihsalde ve evvelce görülmemiş miktarda stratejik ham madde nakliyatında o nisbette artışı gerektirmiştir.

Aynı zamanda Hitlere karşı bir koalisyon kurulması birleşmiş milletler arasında savunma kaynaklarının mübadelesini icap ettirmiştir. Deniz ulaştırması böyle bir mübadelenin en başlı vasıtası idi.

4 — Denizyollarının öneminin artışı ve düşmanın bu ulaştırmayı ihlâl için teşebbüsleri (esas itibarile denizaltıları ve hava kuvvetleri ile) ikmal gemileri ve konvoyların refakat ve karakol gemileri ile korunmasını zarurî kılmıştır.

Asrî maynların liman ve üslerin önlerinde vâsi mikyasta kullanılması, birinci dünya harbindekinden daha büyük ölçüde müteaddit mayn tarayıcı filotillâların yaratılmasını dikte etmiştir.

Büyük donanmalar harbe sulh zamanı mevcutlarına dahil 50-100 mayn tarayıcı ile girmişler fakat bir sene içinde bu miktarlar 500-1000 e çıkmıştır. Karakol gemileri miktarları da ayni şekilde artmıştır. Harbin başında her donanmada 50:100 gemi bulunurken bugün binlerce gemi vardır.

Hiçbir gemi inşa endüstrisi hattâ Birleşik Amerikanınkiler bile kısa zamanda bu hususî tiplere olan ihtiyacı tam olarak karşılayamazdı. Bu sebepten bütün memleketler balıkçı gemilerinin seferber edilmesi şekline müracaat etmişlerdir. Bu balıkçı gemileri mayn tarayıcı ve kıyı karakol gemisi olarak kullanılmış ve aynı şekilde seferber edilen buharlı ve motorlu yatlar ve römorkörler (münasip şekilde teslih olunarak) ikmal gemilerine refakat için kullanılmışlardır. Daha sonraları hayatî ehemmiyetteki yollar üzerindeki bu çeşit yardımcı gemiler, refakat muhripleri, korvetler, fırkateynler ve diğer hususî dizayndeki gemiler tarafından değiştirilmişlerdir. Ancak harbin devamı sırasında tehlike bölgeleri de ziyadesile genişlemiş olduklarından yardımcı gemi ihtiyacı azalmamıştır.

5 — Deniz üslerine karşı havacılığın büyüyen kudret ve tesiri üsler şebekesinde bir değişikliği icabetttirdi ve gemilerin müteaddit limanlara ve demir yerlerine dağıtılması zaruretini dikte etti. Modern harp şartları altında yalnız tamire ihtiyacı olan gemileri üslerde, tersanelerde tutmak ve fakat faal su üstü gemilerini ve denizaltıları sayısız girintilere, koylara ve tenha adalar arasına dağıtmak daha faydalıdır. Her yerde savunma ve kamoflaj tedbirleri mutlak zaruridir. Aynı zamanda vakit vakit demir yerlerinin değiştirilmesi uygundur. En iyisi donanma harekâtı hususunda gizliliğin sağlanmasıdır [1]. Üslerin bu durumu sâbih havuzların, depo, sarnıç ve diğer yardımcı gemilerin miktarında azemetli bir artışı gerektirir. Sovyet deniz kuvvetleri bu usuller istifadeli göründükçe onları kullanmışlar ve muayyen üsleri muvakkat olarak düşman eline düştüğü zamanlar ise onlara müracaat zorunda kalmışlardır.

6 — En son olarak ta bütün harp sahnelerinde çıkarma hareketleri sayısında büyük bir artma olmuştur.

[1] Bunun bir örneği « Kuzey sahnesindeki harp hareketleri » bölümünde Alman donanması büyük gemilerinden bahsolunurken verilmiştir.

Hususî hizmet çıkarma vasıtalarının kitle halinde istihsaline rağmen ki; müttefiklerimiz bunlardan binlercesine sahiptirler [1]. Çıkarma hareketleri nakliyelerin ve bizim tüccar gemilerimizin kullanılmasını icabettirmiştir. Modern bahriyelerin büyük bir yardımcı donanma olmaksızın mevcudiyetlerini idame edememelerinin sebebi bunlardır.

Bütün bahriyelerin elinde yardımcı kruvazör, sâbih havuz ve depo, hatahane gimisi, mayn döküçü, karakol gemisi, uçaksavar gemisi, mayn tarayıcı, refakaf gemisi, çıkarma gemisi ve saire gibi kullanılan ve miktar itibarile birinci dünya harbinde kullanılanlardan çok fazla olan silâhlı ve hususî şekilde teçhiz edimiş gemiler bulunmasının sebebi de bunlardır.

Bizim nisbeten kısa deniz ulaştırmalarımız, mahdut vüs'atte denizlemiz ve keza mahdut tonajdaki seyrisefainimize göre o kadar büyük ölçüde olmamakla beraber Sovyet Birliği deniz kuvvetleri de Birleşik Amerika ve İngiltere gibi aynı çareye başvurmağa mecbur oldu. Donanmanın sulh zamanı listelerinde adı görülen tüccar gemilerine ve römorkörlere ilâve olarak balıkçı gemileri, buzkıranlar, römorkörler, nehir görevleri için vasıtalar ve diğer vasıtalar gibi ticaret bahriyesinin birçok gemileri harp içinde seferber edildi veya muvakkaten hizmete alındı. Tersaneler, limanlar, rıhtımlar, tamir atelyeleri aynı şekilde personeli ile beraber seferber edildi.

Harbin seyri bütün bu tedbirlerin tamamen haklı olduğunu ortaya koydu.

U. S. S. R. ın ikmal ve yardımcı gemiler donanması

Vatan harbi sırasında Sovyet bahriyesinin faaliyeti gözden geçirilirken vapur şirketlerinin, buzkıranların ve nehir filotillâlarının harp gemileri ile işbirliği yapan ve bahriyenin bir tamamı imiş gibi faaliyet gösteren kendi tecrübeli ve iyi yetişmiş personeli ile birlikte seferber edilmiş ve askerileştirilmiş gemileri bulunduğu hatırda tutulmalıdır. Bidayette bu seferber edilme yalnız cephe kısmına ait bulunup nisbeten az gemiyi şümulü içine alıyordu. Fakat daha sonraları bu hal hemen de bütün memleket iç denizlerine (Beyaz deniz ve Azak denizi) ve Sovyetler Birliğinin Avrupa parçası göl ve nehirlerine de teşmil olunmuştur.

Sovyet Birliği ticaret bahriyesi esas olarak bizim ihraç metallarımızın dışarı götürülmesi ve U. S S. R. tarafından mubayaa suretile veya ödünç verme ve kiralama anlaşmaları gereğince alınmış silâhlar, ham maddeler ve yiyeceğin memlekete getirilmesi işile meşgul idi. Tek başlarına veya müttefik konvoylar içinde Sovyet gemileri bütün denizlerde geziyorlardı. Yabancı memleketlerle ticaret harp içinde çok fazla artmıştı. Kendilerine terfık olunan emniyet kuvvetlerine ilâve olarak her

[1] 18 - Mart - 1944 te Amerika bahriye nezaretinden Tümamiral Jacobs « 194 sonuna kadar 80,000 çıkarma vasıtasının inşasını derpiş eden plânlar » dan bahsetmiştir.

tüccar gemisi kendilerini Alman denizaltılarına ve hava kuvvetlerine karşı korumak için toplar ve makinelitüfeklerle teslih edilmişlerdi. Sovyet ikmal gemilerinden birçoklarının heycanlı çarpışma kayıtları vardır. Bunlar birçok defalar denizden ve havadan hücuma uğrayan gemilerdi. Bunların bazıları personelinin cesareti ve kaptanlarının mahareti sayesinde düşman uçakları düşürmüşler ve denizaltılarını hasara uğratmış veya batırmışlardır.

Ticaret bahriyesinin diğer bir kısmı bahriyenin harekâtını doğrudan doğruya desteklemiştir. Bunlar Odesa ve Sivastopol gibi muhasaraya düşmüş üslere ikmal getirmişler ve buralardan ve Tallinn, Hangö ve Novorosiski gibi şehirlerden yaralıları ve sivilleri tahliye etmişlerdir. Bu gemilerin harekâtı mâni olmağa çalışan düşman gemi ve uçaklarının şiddetli teşebbüslerine rağmen yapılmıştır. Çıkarma harekâtına iştirak eden gemilerin personeli bilhassa cesaret göstermişlerdir. Hattâ hastane gem leri bile ciddî tehlikelere maruz kalmışlardır. Zira bu gemiler 1907 Lahey mukavelesi hükümlerinin bütün alâmetlerini taşımalarına rağmen Naziler bütün beynelmilel kanunları hiçe sayarak bunlara hücum etmişler ve batırmışlardır. Gemicilerin kendilerini düşünmiyen hizmetleri onlara Sovyet hükûmeti tarafından verilmiş sayısız nişanlardan başka aynı zamanda müttefiklerin nişanlarını da kazandırmıştır.

Sovyet balıkçı donanmasının büyük bir kısmı da deniz birliklerine katılmıştır. Muayyen bir eğitim döneminden sonra teslih edilmek suretile bu gemiler karakol gemisi, refakat gemisi, irtibat vasıtası ve saire olarak hizmet görmüşlerdir.

Barents denizinin haşin genişliklerinde karakol yapan balıkçı gemileri personelinin kendilerini iklime alıştırmağa ihtiyaçları yoktu. Zira bunlar harpten evvel senelerce iyi ve kötü havalarda bu sularda çalışmakta idiler. Şimdi bunların yalnızca ufku ve havayı gözlemeleri, uzak mesafeden düşman uçaklarını kendi uçaklarından ayırt etmeleri, bir düşman periskobunun sularda izler yaptığının farkına vardıkları zaman süratle ve iyi bir şekilde darbe indirmeleri, silâlarını tesirli olarak kullanmaları, Alman maynlarile mücedele etmeleri ve genel durumdaki herhangi bir değişikliği derhal rapor etmeleri lâzımdı.

Bütün bunlar bir ande kavranamamış ve balıkçılar bir gecede bahriye eratı olmamışlardı. Fakat düşmana olan kinleri, müstevliye karşı yapılan mücadeleye katılma hususundaki şiddetli istekleri ve mükemmel gemicilikleri, onları kıymetli muharipler haline sokmuştu. Büyük sayıda tüccar gemisinin selâmetle konvoy edilmesi, dört senelik kifayetli bir karakol, düşürülmüş veya hasara uğratılmış büyük miktarda Alman uçağı ve birçok batırılmış denizaltının şerefi onlara ait bulunuyordu. Birçok nehir vasıtaları bahriye filotillâlarına katıldılar. Bir kısmı da Sovyet Birliğinin iç su yolları üzerinde harp yüklerini taşımağa devam ettiler.

Nehirlerde taşınan yüklerin artmasından başka diğer şartlarda işleri nehir adamları için güçleştirdi. Bilhassa harp bölgelerinde cephede çalışıyorlardı. Pripet, Dinyeper, Tuna, Bug, Neva, Svir, Vlokhov nehirlerile Ladoga ve Onega göllerinde, Stalin Beyaz deniz - Baltık denizi kanalında ve en nihayet Don, Kuban ve Volga nehirlerinde ve diğer su yollarında bu adamlar, mutat seyir alâmetleri kaldırılmış, ekseriya düşman topçu ve makinelitüfek ateşi altında, çok defa uçakların hücumuna maruz bir halde ve bazen düşman tarafından kesif bir şekilde mayınlanmış sahalarda yorulmadan çalıştılar.

Nehir filotillâlarının mürettebatı içinde bulunan genç ve kuvvetli adamların orduya veya bahriye filotillâlarına alındığı ve harp içinde bu gemilerin daha ziyade ihtiyar işçiler veya kadınlar tarafından donatıldığı da unutulmamalıdır. Barışsever vatandaşlar fakat ateşli vatansever olan bu kimseler istihsal plânlarını aştılar ve ordu komutanlığı tarafından verilen bütün emirleri sadıkane yaptılar. Muvakkat olarak düşmanın eline geçen nehir havzalarından gemilerile çekildikleri zaman evlerini ve bütün eşyalarını terkettiler. Sonra muzaffer Kızılordunun izinden ilerliyerek, Don, Kuban, Vlkhov, Neva ve Dinyeper nehirlerine döndüler ve gemileri, limanları, havuzları, fabrikaları tamir ve eski haline getirmek ve böylece Kızılordunun ilerlemesini daha iyi desteklemek için kendilerine has enerji ile çalışmağa koyuldular. Aynı zamanda ulaştırına kolaylıklarını ıslah ederek Alman ve Rumen hırsızlar tarafından viran bırakılmış bölgenin ekonomik canlanmasına yardım ettiler.

Kuzey denizyollarındaki nakliyeler ve buzkıranlar kutupta ve diğer buz tutmuş bölgelerde bunlara benzer işler gördüler. Buzkıranları teslih etmek ve korumak için hususî itina lâzımgeldi. Zira Stuka'lar ve denizaltılar bunları hedef seçmekte idiler. Almanlar bu gemilerin kış seyir ve seferlerinde Sovyetler için olan değerini biliyorlardı. Alman ve Fin havacıları ve denizaltıcıları tarafından ihtimam ile kovalanmalarına rağmen üç harp senesi içinde bu buzkıranlar, harp gemilerini ve kıymetli yükleri taşıyan ikmal gemilerini selâmetle buz sahalarından içeri aldılar ve gerektiği zaman kendileri nakliye veya yük gemisi gibi kullanıldılar. Finland körfezi sularında harekât yapan bazıları düşman kıyı bataryalarının burunları dibinden birçok defalar geçtiler.

Alman vesikaları buzkıranların hususî ehemmiyette hedefler olarak telâkki olunduklarını göstermektedir. Aşağıdaki kayıtlar Leningrad'daki Alman bozgunundan sonra evvelce bahsedilmiş bulunan 768. ağır topçu tümeni harp cerideleri arasından alınmıştır:

"21 - Aralık - 1941 de üç A. I. R. istasyonu Yermak buzkıranının mesafesini ve kerterizini tesbit ettiler. Tümen 10,50 den 11,52 ye kadar büyük buzkıranı topa tuttu, fakat ilk mermiler hedeften çok açığa düştü. 13,04 te tekrar atışa başlandı. Ve 13,33 e kadar devam olundu. Râsıtlar

hedefin hemen civarında su sütünları gördüler fakat isabet kaydolunamadı „.

Ne Aralık - 1941 de ve ne de başka bir zaman tâ Almanlar ağır topçularını ve bütün vesikalarını bırakacak kadar telâş içinde kaçmağa mecbur oluncaya kadar hiçbir isabet sağlanamadığını şimdi biz teyit edebiliriz. Düşmanın gayretlerine rağmen hiç kayba uğramıyan buzkıran donanması deniz harbinin kendi sorumluluğu altındaki işlerini yapmağa devam etti.

Yardımcı donanmanın personeli

Yardımcı ve ticaret donanmalarının vatan hartindeki rolünden bahsederken onların personeline hususî bir bahis ayırmak yerinde olur.

Bahriyenin personeli ve yedekler harp için yetiştirilmiş ve hazırlanmışlardır; bunlar beden kabiliyeti itibarile ve ruhen çelikleştirilimşlerdir. Harbin güçlüklerine tahammüle hazırdırlar, canlarını esirgemeden vermeğe, arzularını enerjilerini ve bilgilerini düşmanı imha maksadile temerküz ettirmeğe amadedirler. Halbuki yardımcı gemilerin personelinin büyük bir kısmı böyle bir yetiştirmeğe tâbi tutulmamıştır. İyi muharip bir gecede yetişmez. Ciddî şekilde eğitime ihtiyacı vardır. Bununla beraber her cins ve rütbede ve içlerinde yaşlı kadınlar ve erkekler olan yüzlerce ve binlerce su ulaştırma işçisi harbin müstesna derecede güç şartları altında görevlerinin aynı derece ehli olduklarını gösterdiler.

Bu, ancak onların bu ciherleri kendi mekteplerinde - hayat mektebinde öğrendikleri yolunda izah olunabilir.

1 — Yirmi altı senedir memleketlerini sevmeği, işlerini değerlendirmeği, milletin malını - içinde çalıştıkları gemiyi - korumayı öğrenmişlerdi. Bu işleri yapmanın kendilerini Sovyet memleketi kurucuları arasına sokacağını biliyorlardı. Aynı zamanda çalışmalarının semerelerini Sovyet Birliğinin büyümekte olan refah ve ihtişamında görmekte idiler.

2 — Yüksek başkomutan Sovyet Birliği Mareşalı Joseph Stalin'in emir ve talepleri yalnızca silâhlı kuvvetlere değil daima bütün Sovyet halkına, gerideki bütün namuslu işçilere - fabrika amelelerine, kollektif çiftçilere, ulaştırmacılara, mütefekkirlere - hitap etmekte ve onların isteklerine rehber olmakta arzularına şekil vermekte idi.

Cepheye yardım hususunda ulaştırma; demiryolu nakliyatı ve aynı zamanda nehir, deniz ve otomobil nakliyatı uhdesine büyük bir vazife düştüğünü söyliyen Joseph Stalin idi. Ulaştırmanın cephe ile geriyi bağlayan en mühim bağ olduğu üzerinde ısrar ile durmuştu. En güç devrede doğrudan doğruya varlığımızı tehdit eden tehlikenin bertaraf edilmesi için "Ordu ve donanmamızın bütün memleketçe faal ve müessir bir şekilde desteklenmesi lâzım olduğunu söyleyen de o idi. [1]

[1] Stalin'in harp söylevleri sahife 23.

Joseph Stalin halka hitap ederken müstevlî Almanları memleketten atmak büyük ve ulvî gayesine erişmek için bütün gayretlerin sarfolunmasının ehemmiyeti üzerinde durarak bu ciheti hatırlatmaktan hiçbir zaman fariğ olmamıştır. Halkı, aynı zamanda iptidaî başarılardan sonra gevşemek ve kendine fazla güvenmenin tehlikelerinden de haberdar etmiştir. Sovyet gemicileri harbin ilk gününden itibaren Stalin'in halka söylediklerini kendilerine rehber ittihaz etmişlerdir.

3 — Halkın tecrübe ve yetiştirilmesine gelince, Okyanus aşan gemilerde ve nehir ve balıkçı kayıklarında çalışan şahısların tabiat unsurlarına karşı giriştikleri mücadelenin çetin senelerinde pişmiş ve harpten çok evvel kendi istihsal plânlarını başarmak için bütün gayretlerini konsantre etmek gerektiğini öğrenmiş oldukları bilâ tereddüt söylenebilir.

9 uncu yüz yılda Boğaziçine ve Akdeniz sularına seyirler yapan Kiyeflilerin, gemilerini Hansa limanlarına demirleten Novgorodluların, hatırlanmıyan zamandanberi Kutbun buzlu genişlikleri içinde avlanmış olan kuzey adamlarının ve Alaska deniz piyadesi öncülerinin ahfadı daima mükemmel denizciler olmuşlardı. Rusya kıt'avî karakterine rağmen hiçbir vakit iyi gemicilerden mahrum kalmamıştır. Maamafih Rusya gemicilerine her zaman birinci sınıf gemiler verememiştir.

Hükûmetin 1939 da Uzakdoğu limanları teknik filotillâsının arttırılması yolundaki kararı üzerine Rotterdam'dan taraklardan ibaret garip bir filotillâ çıkmış ve Amur üzerindek Nikolayevsk'e müteveccihen yola koyulmuştu. Yabancı basından bazı felâket habercileri bu gemilerin Atlantik veya Pasifikte batacakları kehanetinde bulundular. Hollanda seyrisefain makamları gemilerin Rusyaya seyir için uygun durumda bulunduğunu bildirdikleri zaman kelimeleri dikkatle seçmişler ve gemilerin Uzakdoğuya gideceklerini gayet iyi bildikleri halde bu işin Kiel kanalı ve Baltık yolu ile normal bir seyir meselesi olduğu zehabını vermek istemişlerdi.

27 - Mayısta lümbarağızları denize çok yakın (zira bu gemiler limanlarda çalışmak için dizayn edilmişlerdi) ve beheri 1248 ton maimahrecinde birkaç gemiden ibaret bir filotillâ Rotterdam önünde göründü ve Trinidad'a hareket etti. Panama kanalından geçerek Honolulu üzerinden Amur nehri üzerindeki Nikolyevsk'e gidiyordu. Okyanus ortasında iki defa yakıt ikmal ederek ve 13.900 mil yol çiğneyerek taraklar 17 Ağustos - 1939 da mahalli maksutlarına salimen vardılar. Sovyet gemicileri işlerini az merasim ile yaptılar fakat zaman cetvelini ileri geçmişler kazasız ve kayıpsız gelmişlerdi.

4 — En nihayet harbin kendisi de bir mekteptir. Bu mektep nehir kayıkçısını ve balıkçıyı kendi balıkçı gemisinde, römorköründe ve balıkçı kayığında bütün harp harekâtına katılmağa âmade metin ve azimkâr muharip haline soktu ve böylece bu adamlar yalnız gerilerdeki gay-

retleri ile değil fakat aynı zamanda cephedeki faaliyetleri ile de düşmanı doğdukları topraklardan çıkarmak hususunda ordu ve donanmaya yardım ettiler.

Zaman ilerledikçe bu gemiciler kendi tüccar gemilerinden harp gemilerine, takalarından avcıbotlara ve deniz piyadesi birliklerine geçmeğe daima teşebbüs ettiler. Bunlardan birçokları subay, erbaş ve er oldular ve muharebelerde değerlerini gösterdiler.

Harbin bütün devamı müddetince Sovyet gemicileri Alman istilâcılarla boğazboğaza gelmek için çok istekli idiler, yardımcı gemilerdeki şerefli ve mesu'liyetli görevleri onların birçoğunu tatmin etmedi. Bunlar deniz piyadelerile beraber cephede harp etmek hususunda ısrar ettiler. Ancak muharip kuvvetlere iltihak yolunda olan bu akının durdurulması lâzımdı. Zira zafer için kifayetli yardımcı donanma gemileri elzem görülüyordu.

Birçok defa gemiler bahriyeye devredildiği ve sivil personeli gemilerden çıkarıldığı zaman duyguların incindiği ve hoşnutsuzluklar çıktığı olmuştur. İşte size bir örnek: "1942 yazında genç bir deniz subayı ihtiyar bir Azak balıkçısından motorlu bir balıkçı gemisini teslim alacaktı. Geminin Kerç bölgesinde tehlikeli bir harekâta katılacağı biliniyordu. Genç subayın taktığı ad ile "Baba„ harekât bitinceye kadar kendisine kıyıda selâmette kalması yolunda bir teklif yapıldığı zaman muğber olmuş ve bütün kandırma ve nasihatlere rağmen gemiden çıkmayı düpedüz reddetmişti. Botun içinde kalan ihtiyar denizde muharebeye katılmış ve gemi personelinin bir kısmı iş göremez hale gelince kendisi yaralanmış olmasına rağmen botu Taman yarımadası kıyılarına götürmüştür.

Limanlarına, güverte ve bordaları bomba ve torpito infilâklarile yaralanmış varan ikmal gemileri ve tankerler, üst kısımları kurşunlarla delik deşik halde dönen balıkçı gemileri ve römorkörler, çabucak tamir olunmuş, yakıtları ikmal edilmiş, tekrar yükletilerek yola çıkarılmışlardır. Denizde bir gemi yaralanınca civarındaki gemilerden derhal yardım görmüştür. Bir gemi batınca kurtulanlar yeni bir gemi ile denize çıkmış veya başkalarının personelini tamamlamışlardır. Bahriye tarafından el konulmayan balıkçı vasıtaları ve diğer gemilerin harp gayretlerine en büyük yardımları yapanlar içinde olduğunu da kaydetmek yerinde olur. Murmansk balıkçıları harp zamanı güçlüklerine rağmen 1943 plânlarını yüzde 63.9 fazla ile başarmışlardı. En güç ve felâketli bir harp içinde ticaret donanmasının rolü bu olmuştu.

Denizde bir Sovyet ticaret gemisi bir düşman denizaltısı tarafından torpitolanınca personeli cankurtaran sandallarına binmişlerdi. Bir İngiliz subayı bu gemi ile başka bir limana gitmekte idi. Bu subay gemi personelinin çektikleri bütün güçlüklere maruz kalmış ve sonra olayları

komutanlığımıza ve kendi bağlı olduğ komutanlığa şu şekilde rapor etmiştir.

"Gemi kaptanı ve personel gemiyi kurtarmak için başka birşey yapılamıyacağına kani olarak sandallara bindiler. İçimizde bir kadın (baş kamarot) bulunmasına zifirî karanlıkta torpitolanmamıza ve güvertenin sulara gömülmek üzere bulunmasına rağmen hiçbir kargaşalık alâmeti görülmediğini ve bütün harekâtın örnek bir süratle yapıldığını rapor etmeyi kendime vazife bildim."

Sovyet yardımcı donanması gemilerini gezdiren personel böyle idi.

Bütün harbin devamınca Rus bahriyesi personeli şahıslarını düşünmiyen vatanseverler ve denizde, havada ve karada maharetli muharipler olduklarını gösterdiler. Onlar Amiral Ushakow ve Senyavin, Lazarev ve Nakhimov tarafından yaşatılan en yüksek gemici an'anesini devam ettirdiler ve aynı zamanda Sovyet Birliği muharebe donanmalarındaki müstakbel nes l gemicilerine ilhamlar vermek için büyük vatan harbinin kahramanlık an'anelerini yarattılar.

Fiatı 130 kuruş

